

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

**Projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise : arrêt du bilan de la concertation publique, prise en considération du projet, approbation du programme de travaux et poursuite des études.**

### **Numéro E-2021-421**

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, réuni dans sa séance du 18 décembre 2020, a approuvé le lancement de la concertation publique réglementaire relative au projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, 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.

Il a par ailleurs approuvé 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 et, d'autre part, la poursuite de l'instruction technique des phases ultérieures du projet, étant entendu que 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.

Cette concertation préalable a eu pour objets :

- 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,
- 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.

L'objet du présent rapport est de présenter :

- les modalités de mise en œuvre de la concertation publique (annexe 1),
- le bilan de ladite concertation publique (annexe 2) en vue de son arrêt par le Conseil eurométropolitain,

- le programme des études d'avant-projet qui pourront être engagées à partir du 2<sup>ème</sup> trimestre 2021 (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. Présentation des modalités pratiques de la concertation publique mise en œuvre par l'Eurométropole de Strasbourg**

### **1.1. Période de concertation**

La concertation publique relative au projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise s'est déroulée du 18 janvier au 19 février 2021 inclus.

### **1.2. Dispositif d'information du public**

Le dispositif d'information du public comprenait différents supports :

- Une conférence de presse a été organisée le 15 janvier 2021. Elle a été l'occasion pour l'exécutif de l'Eurométropole de Strasbourg de présenter à la presse le projet de desserte de l'Ouest de l'agglomération par l'extension du réseau de tramway, ainsi que les modalités de la concertation.
- Une plaquette de présentation du projet de 16 pages, imprimée à 750 exemplaires et intitulée « Tram vers l'Ouest / Koenigshoffen – Hohberg – Eckbolsheim – Wolfisheim / Concertation publique réglementaire du 18 janvier au 19 février 2021 ».

Celle-ci présentait :

- les enjeux et objectifs majeurs du projet,
- les objectifs de la concertation et son périmètre,
- les caractéristiques des trois variantes de tracés de l'infrastructure tramway depuis la station terminus actuelle « Comtes » jusqu'à la commune de Wolfisheim,
- les modalités pratiques de participation du public à la concertation.

Ce document a été distribué à tous les participants des différents ateliers de concertation. Il était aussi disponible sur les lieux des expositions du projet.

- cinq expositions publiques installées du 18 janvier au 19 février 2021, respectivement :
  - à Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile),
  - à Strasbourg, à la Mairie de quartier de Koenigshoffen (67b route des Romains),
  - à Strasbourg, au Centre socio-culturel Camille Clauss (41 rue Virgile),
  - à la Mairie d'Eckbolsheim (9 rue du Général Leclerc),
  - à la Mairie de Wolfisheim (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, ont été mis à la disposition du public.

- 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 et Grands Projets,
- la diffusion d'informations (plaquettes et panneaux d'exposition) sur les sites internet de :
  - la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg : [strasbourg.eu](http://strasbourg.eu) et [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu),
  - la commune d'Eckbolsheim,
  - la commune de Wolfisheim.
- la communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg (Facebook et Instagram),
- la distribution de :
  - 36 000 cartons d'invitation à participer à la concertation, à l'ensemble des habitants des communes de Wolfisheim et Eckbolsheim, et des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries. Ces mêmes cartons d'invitation ont également été distribués sur le marché de la commune d'Eckbolsheim,
  - 500 affiches à l'ensemble des commerçants et forces vives des communes de Wolfisheim et Eckbolsheim, et des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries, les invitant à les afficher en vitrine de leurs locaux.

La plaquette d'information, le communiqué de presse, les publications sur les réseaux sociaux et le carton d'invitation sont reportés en annexe 1 de la présente délibération.

### **1.3. 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 :

- Organisation de deux ateliers de concertation :
  - le 21 janvier 2021 à 17h, en visio-conférence, à destination particulièrement des associations thématiques « mobilités » intéressées par le projet,
  - le 4 février 2021 à 17h, en visio-conférence, à destination des forces vives, des représentants associatifs ou d'institutions, des commerçants et des usagers des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries.
- Organisation de permanences :
  - A Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) : le 20 janvier et le 18 février 2021 de 16h à 18h,
  - A Strasbourg, au Centre socio-culturel Camille Claus : le 27 janvier 2021 de 16h à 18h,
  - A la Mairie d'Eckbolsheim : le 28 janvier 2021 de 16h30 à 18h30 et le 10 février 2021 de 15h30 à 17h30,
  - A la Mairie de Wolfisheim : le 5 février 2021 de 16h à 18h et le 17 février 2021 de 17h à 19h.

- Une réunion publique a été organisée en visio-conférence le 3 février 2021 à 18h, retransmise sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu).

#### **1.4. 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 dans les cinq lieux d'exposition du projet, permettant aux personnes intéressées de faire état de tous avis, observations et propositions relatifs au 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 de Strasbourg ,
- l'accès à une adresse de messagerie électronique [ProjetTramOuest@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramOuest@strasbourg.eu).

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

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

- lors de la réunion publique du 03/02/2021, 326 IPs uniques se sont connectées pour une moyenne de 49 min de visionnage (pointe de 267 connexions simultanées). Entre le 03/02 et le 19/02/2021, date de clôture de la concertation, la capture vidéo de la réunion publique a été visionnée 1069 fois.
- 43 personnes (particuliers et représentants d'associations ou d'entreprises) ont réagi dans les cinq registres d'observations.
- les pages web présentant le projet ont été visitées :
  - 766 fois (vues uniques) pour la page projet du site [strasbourg.eu](http://strasbourg.eu),
  - 5062 fois (vues uniques) pour la page projet du site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu),
  - près de 2000 fois pour les publications Facebook de la commune d'Eckbolsheim, dont 630 personnes ont montré un intérêt (like, commentaires, clics pour en savoir +...) dont 193 personnes ont cliqué sur le lien allant vers le site [eckbolsheim.com](http://eckbolsheim.com),
  - 247 fois (vues uniques) pour la page projet du site [wolfisheim.fr](http://wolfisheim.fr). Par ailleurs, les publications de la page Facebook de la commune de Wolfisheim ont enregistré en moyenne 570 vues (pour 4 publications) et 20 réactions par publication.
- 91 personnes ont réagi via la boîte mail [ProjetTramOuest@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramOuest@strasbourg.eu),
- 122 contributions ont été enregistrées sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu),
- 6 courriers ont été reçus à l'Eurométropole de Strasbourg, faisant état d'observations relatives au projet,
- Parmi les contributions, 10 d'entre elles ont été transmises par les associations de quartier ou 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 de Strasbourg, et

dans des textes transmis par messagerie. Les ateliers et la réunion publique ont donné lieu une retranscription des échanges par écrit.

## **1.6 Relais de la concertation dans la presse locale**

La concertation publique du projet de desserte de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise a été relayée dans la presse locale. Les 9 articles parus entre le 18 janvier et le 15 mars 2021 sont reportés en annexe 1 de la présente délibération.

## **2. Présentation générale du bilan de la concertation publique**

Cette concertation publique, qui s'est voulue ouverte en présentant les diverses composantes de ce 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...), s'est déroulée dans un climat général constructif. Le bilan détaillé de cette concertation est présenté dans l'annexe 2. On peut en retenir que le projet de desserte de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise par le tramway qui a été présenté répond à une réelle attente du public et que les objectifs généraux de cette opération ont été approuvés par la quasi-totalité des intervenants à la concertation. À savoir :

- favoriser la desserte maillée du territoire Ouest de Strasbourg en améliorant et diversifiant les systèmes de déplacement assurant l'accessibilité des zones d'habitat et d'activité du quartier de Koenigshoffen et des communes riveraines 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,
- multiplier les potentialités de desserte du territoire par la création de plusieurs points de connexion avec d'autres lignes de déplacement (maillage avec la ligne D du tramway à la station « Poteries » ainsi qu'avec le TSPO à Wolfisheim),
- desservir indirectement ou créer des connexions avec d'autres secteurs aujourd'hui en mutation et notamment au regard des projets de rénovation urbaine (PRU) des quartiers strasbourgeois de HautePierre et de Cronembourg,
- densifier le maillage du réseau cyclable sur l'ensemble du secteur desservi et renforcer les liaisons inter quartiers et intercommunales,
- contribuer à la réhabilitation du cadre de vie dans les espaces desservis par une requalification paysagère de qualité du corridor et des espaces publics empruntés par le tramway en contribuant à l'amélioration des facteurs de l'environnement urbain, notamment en termes de qualité de l'air et d'îlots de fraîcheur,
- inscrire le tramway comme vecteur de dynamisation et de développement urbain respectueux de l'environnement.

Quelques observations rapportent néanmoins des avis négatifs, ou contre le projet ou portant sur les modalités de concertation en lien avec les conditions sanitaires en vigueur.

Les questions posées au sujet du projet, ainsi que les observations et les propositions concrètes qui ont été formulées, ont essentiellement porté sur :

- les variantes de tracés et des emplacements des futures stations, y compris la station terminus Wolfisheim,
- les modalités d'insertion urbaine du tramway, y compris les modalités de franchissement des voies ferrées à Koenigshoffen,
- la réorganisation associée de la circulation automobile et du réseau bus,
- la qualité paysagère et le confort des aménagements du domaine public,
- la qualité de service qui sera offerte sur le réseau de transport public,
- le développement concomitant du réseau cyclable,
- les connexions avec les autres modes de transport collectif projetés sur ce secteur.

Le bilan de la concertation, joint en annexe 2, rend compte en détail de ces débats.

### **3. Approbation du programme de travaux et poursuite des études d'avant-projet**

#### **3.1. Approbation du programme**

Les variantes de tracés ont été un volet important de la concertation publique puisqu'environ 50% des contributions du public ont concerné cette thématique.

Aux termes des éléments présentés au public lors de la concertation, enrichies des observations de ce dernier, il s'avère que :

- les variantes V1, V2 et V3 possèdent des potentiels de desserte sensiblement identiques, à nuancer toutefois par de différences liées aux quartiers desservis : alors que V1 dessert de façon optimale le Nord-Est de Koenigshoffen, V2 dessert davantage le secteur Sud-Est du quartier, alors que V3 dessert de façon optimale le secteur Sud de Koenigshoffen tout en passant en marge du quartier du Hohberg.
- les variantes V1, V2 et V3 offrent des temps de parcours très similaires, en raison des conditions d'insertion de la plateforme tramway. Les possibilités d'intermodalités avec le réseau bus sont également sensiblement identiques.
- les faveurs de différenciation entre les 3 variantes soumises à la concertation sont les suivants :
  - les conditions d'insertion de la plateforme tramway donnent un avantage à la variante V2, même si le secteur de la route des Romains compris entre l'allée des Comtes et la rue du Schnokeloch constitue une difficulté. L'insertion de la variante V1 impacte le secteur de la rue du Rail et le secteur de la rue du Chemin de Fer, notamment par la construction d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées (pont ou tunnel) et de ses rampes d'accès. L'insertion de la variante V3 est très contrainte par la faible emprise publique disponible sur la route des Romains,
  - les impacts sur le stationnement existant sont très importants sur le tracé de la variante V3. Ils le sont moins pour les variantes V1 et V2 qui offrent par ailleurs quelques possibilités de compensation,
  - les opportunités d'aménagements en faveur des mobilités actives (marche et vélo) sont très contraintes le long du tracé de la variante V3 en raison de l'étroitesse de la route des Romains. Elles le sont moins le long des tracés des variantes V1 et

- V2 qui offrent des possibilités d'aménagement plus souples en raison du foncier potentiellement disponible,
- les impacts sur la circulation générale sont très importants le long du tracé de la variante V3 en raison de l'étroitesse de la route des Romains. Ils le sont moins le long du tracé de la variante V2 et sont quasiment inexistantes pour le tracé de la variante V1,
  - enfin, l'estimation des coûts d'investissement et d'exploitation donnent un avantage à la variante V3 dont le tracé est légèrement plus court et moins sinueux.

**Après analyse et en synthèse, il apparaît que :**

- **les variantes 1 et 2 desservent mieux le quartier du Hohberg, ce qui constitue un enjeu fort du projet, au regard du nombre d'habitants à desservir,**
- **la variante 3 semble desservir au mieux la centralité constituée par la route des Romains entre les serres « TROPIX » et le pont SNCF, mais son insertion très consommatrice d'emprise publique risque d'asphyxier les fonctions commerciales de la voie, tout en ne prédisposant pas à une bonne robustesse du réseau tramway envisagé,**
- **la variante 1 présente également la difficulté d'insertion d'un ouvrage de franchissement des voies SNCF de 250m de longueur entre les collectifs à l'Est des voies ferrées et les entreprises à délocaliser du quartier étroit et resserré à l'Ouest des voies ferrées**
- **la variante 2 permet d'une part d'éviter cette insertion difficile, de desservir la zone prometteuse du parc Grüber et l'entrée d'Eckbolsheim de part et d'autre de la route des Romains, de bien desservir naturellement le Hohberg. Son insertion sur la rue de l'Engelbreit permettra d'accompagner les mutations à venir entre la centralité de la route des Romains et le quartier des Forges. Le projet tramway mené sur cette variante inclura un franchissement pour les modes actifs au niveau de la rue du rail venant « recoudre » l'Est et l'Ouest des voies ferrées. Par ailleurs, un projet d'apaisement de la route des Romains venant compléter sa requalification entre le pont SNCF et les serres « TROPIX » accompagnera l'opération tramway de sorte que les différentes composantes du quartier de Koenigshoffen soient traitées avec toute l'équité requise.**

Plus particulièrement, le temps de **concertation** proposé au public a permis de **bonifier le projet** sur plusieurs aspects, notamment :

- L'ajustement du **positionnement de plusieurs stations** le long des tracés pour les variantes 1 et 2 :
  - Pour Strasbourg : sur l'axe de la rue Virgile, au plus près de la zone d'activité des Forges, au droit du CSC au cœur du quartier du Hohberg et au niveau des serres TROPIX en proximité directe de la zone d'habitat d'Eckbolsheim.
  - Pour Eckbolsheim et Wolfisheim : sur l'axe de la route de Wasselonne, en accessibilité directe vers les zones d'habitat et d'activité ainsi que sur la définition du terminus en articulation avec le P+R.

- La nécessaire **requalification de la route des Romains** dans ses fonctions de centralité, quel que soit le tracé retenu pour la desserte tramway.

La qualité des **conditions d'insertion** d'un nouveau point de franchissement de **l'axe ferroviaire au droit de la rue du Rail** en tenant compte du contexte urbain de proximité

Faisant suite à cette analyse, détaillée au bilan de la concertation joint en annexe 2, l'avant-projet portera sur l'étude de 4 km d'infrastructure tramway nouvelle, entre la station "Comtes" existante et la future station terminus "Wolfisheim", cette dernière étant projetée au plus près du rond-point d'entrée de ville de la commune. A l'issue de la concertation publique, l'Eurométropole retient la variante de tracé V2 (route des Romains, rue de l'Engelbreit, rue Virgile, route des Romains, route de Wasselonne) dotée de 9 nouvelles stations tram dont les noms provisoires sont :

- « Engelbreit », située au Sud de la rue de l'Engelbreit,
- « Forges », située au Nord de la rue de l'Engelbreit ou à l'extrémité Est de la rue Virgile, selon les conditions d'insertion,
- « Virgile », à proximité du centre socio-culturel Camille Clauss, rue Virgile,
- « Térence » à l'extrémité Ouest de la rue Virgile,
- « Poteries », sur la route des Romains, à l'Est du carrefour avec l'avenue François Mitterrand,
- « Jean Monnet », sur la route de Wasselonne, à l'Ouest du carrefour avec la rue Jean Monnet,
- « ZA Eckbolsheim », sur la route de Wasselonne, à proximité des n° 1, 3 et 5,
- « Wasselonne », sur la route de Wasselonne, à l'Ouest du carrefour avec la rue Emilie Mathis,
- « Wolfisheim », sur la route de Wasselonne, au plus près du rond-point d'entrée de la commune de Wolfisheim.

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

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 desserte de l'Ouest de l'agglomération par le tramway. À savoir, en 2021-2022 :

- la réalisation des études d'avant-projet, sur la base des éléments de programme définis par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg 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 2022) 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 Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries, ainsi que sur les communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim, seront analysées dans le cadre des études d'avant-projet. Il



en sera de même concernant les modalités de réaménagement de la route des Romains, sur le tronçon compris entre la rue de l'Engelbreit et la rue Virgile, en faveur des modes actifs de déplacement.

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 la desserte du secteur Ouest de l'agglomération et à rabattre les services bus sur le tramway.

La composition du programme d'aménagement, faisant l'objet des études d'avant-projet, est décrite plus en détail dans l'annexe 3 de la présente délibération.

#### **4. 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 en Commun en Site Propre (TCSP) prévue 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 Strasbourg de « prendre en considération » le projet d'extension du réseau tramway vers l'Ouest de l'agglomération et de délimiter les terrains affectés à ce projet.

Cette délimitation correspondra à une emprise de trente mètres de part et d'autre de l'axe du tracé et de cinquante mètres de part et d'autre de l'axe des stations. Ces emprises sont détaillées à l'annexe 4 de la présente délibération.

## **5. 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.

### **5.1. 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, si nécessaire, avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Alsace.

### **5.2. 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.

### **5.3. 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 :

*Le Conseil  
sur proposition de la Commission plénière  
vus les articles L. 103-2, L. 103-6 et R. 103-1, du Code de l'urbanisme  
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  
après en avoir délibéré*

*arrête*

*le bilan de la concertation publique organisée du 18 janvier au 19 février 2021, en application des articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'urbanisme, tel que présenté dans le rapport ci-dessus et dans l'annexe 2 ci-après ;*

*décide*

*de retenir la variante V2 comme tracé du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, faisant suite à la concertation publique. Le projet tramway ainsi retenu inclura un franchissement pour les modes actifs au niveau de la rue du rail venant « recoudre » l'Est et l'Ouest des voies ferrées. Par ailleurs, un projet d'apaisement de la route des Romains venant compléter sa requalification enter le pont SNCF et les serres « TROPIX » accompagnera également l'opération tramway ;*

*confirme*

*la poursuite, par l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage, des études et des procédures afférentes à la mise en œuvre du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération depuis la station terminus actuel "Comtes" en direction des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries, puis sur la route de Wasselonne, en premier lieu l'élaboration des études d'avant-projet ;*

*approuve*

*le programme de travaux détaillé en annexe 3 ci-après qui servira les études d'avant-projet dont l'élaboration sera engagée mi 2021. A savoir :*

- 1. Sur le ban communal strasbourgeois, l'étude de la variante de tracé V2 depuis la station terminus actuel "Comtes" sur :*
  - le tronçon de la route des Romains compris entre l'allée des Comtes et la rue de l'Engelbreit,*
  - la rue de l'Engelbreit jusqu'à son carrefour avec la rue Virgile,*
  - la rue Virgile jusqu'à son carrefour avec la route des Romains,*
  - la route des Romains, sur le tronçon compris entre la rue Virgile et l'avenue François Mitterrand, où la nouvelle infrastructure tramway sera interconnecté avec l'infrastructure existante de l'avenue François Mitterrand. Un dispositif de stockage de rames de tramway sera réalisé en marge du pôle d'échange des Poteries, afin d'assurer une souplesse d'exploitation du réseau tramway par la CTS.*
  - 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 :*
    - afin de préserver l'accessibilité du Parc Grüber, la station « Engelbreit » serait implantée à l'extrémité Sud de la rue de l'Engelbreit, au plus près du carrefour avec la route des Romains. Elle desservirait de façon optimale le secteur Sud-Est du quartier de Koenigshoffen. Elle offrirait des correspondances avec les lignes de bus desservant ce quartier,*
    - le positionnement de la station « Forges » dépendra des possibilités de conservation des arbres situés à l'extrémité Est de la rue Virgile et de la possibilité technique (notamment la longueur d'alignement droit disponible) de l'implanter*

à l'extrémité Nord de la rue de l'Engelbreit. Elle desservirait à la fois l'Est du quartier du Hohberg et l'entrée Sud de la zone d'activité des Forges. Elle offrirait des correspondances avec les lignes de bus desservant ce secteur;

- la station « Virgile » serait implantée sur la rue Virgile, à proximité du centre socio-culturel Camille Clauss dont les abords seront réaménagés,
- la station « Terence » serait ajoutée à l'extrémité Ouest de la rue Virgile, afin de desservir les habitants de la communes d'Eckbolsheim,
- la station « Poteries » serait implantée sur la route des Romains à l'Est du carrefour avec l'avenue François Mitterrand, le plus près possible de la station tramway actuellement terminus de la ligne D. Elle desservirait le secteur Nord-Est de la commune d'Eckbolsheim, permettrait des correspondances aisées entre les deux lignes de tramway et s'intégrerait dans l'actuel pôle d'échange multimodal des Poteries. Elle offrirait des correspondances avec les lignes de bus desservant ce secteur.

2. Sur les bans communaux d'Eckbolsheim et de Wolfisheim :

- au-delà du carrefour avec l'avenue François Mitterrand, l'infrastructure tramway est prolongée sur la route de Wasselonne jusqu'au futur terminus à Wolfisheim.
- faisant suite aux apports de la concertation publique réglementaire, quatre stations tramway sont projetées sur cette section, dont la faisabilité sera vérifiée dans le cadre des études ultérieures :
  - la station « Jean Monnet » serait implantée au Nord-Ouest du carrefour entre la route de Wasselonne et la rue Jean Monnet. Elle desservirait l'entrée de la zone d'activité d'Eckbolsheim d'une part, et le secteur résidentiel Nord de la commune,
  - la station « ZA Eckbolsheim » serait implantée sur la route de Wasselonne, au droit des n° 1, 3 et 5,
  - la station « Wasselonne » serait implantée à l'Ouest du carrefour avec la rue Emile Mathis,
  - la station « Wolfisheim » serait implantée au plus près du rond-point d'entrée de ville. Elle desservirait la future extension de la zone d'activités d'Eckbolsheim d'une part, et la commune de Wolfisheim d'autre part. Elle constituerait le cœur d'un pôle d'échange d'entrée Ouest de l'agglomération, associé à la création d'un parking-relais dont la capacité sera définie par les études d'avant-projet.

*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 visant à concevoir et faire réaliser le projet ;*

*prend en considération*

*le projet d'extension du réseau tramway vers l'Ouest de l'agglomération 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 périmètre 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 ;*

*charge*

*la Présidente ou son-sa représentant-e de déposer la candidature du projet d'extension du tramway vers l'Ouest de l'agglomération dans le cadre du 4ème appel à projet de l'État « transport public et mobilités durables » ;*

*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 l'autorisation de programme AP 0300 ;*

*autorise*

*la Présidente ou son-sa représentant-e à signer tous 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°067-246700488-20210507-130107A-  
DE-1-1)**

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

## **Annexe 1**

**Supports de présentation du projet, mesures de publicité  
et articles de presse faisant état de la concertation**

# 1. Plaquette d'information mise à disposition dans les lieux d'exposition du projet

Strasbourg.eu  
Eurométropole de Strasbourg

## Tram vers l'Ouest

Koenigshoffen - Hoberg - Eckbolsheim - Wolfisheim

**Concertation publique réglementaire\* du 18 janvier au 19 février 2021**  
Projet d'extension de la ligne F du tram vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise

Ville de Strasbourg  
**PARTICIPATION CITOYENNE**  
Eurométropole de Strasbourg

\*Voir annexes de la consultation officielle L102 241 6 1021 à côté de l'adresse de la consultation. L'U. 01 23 00 00 de l'Eurométropole.

Strasbourg.eu  
Eurométropole de Strasbourg

**03 68 98 51 12**  
[Participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://Participer.eurometropole-strasbourg.eu)

Strasbourg.eu  
Eurométropole de Strasbourg

## Tram vers l'Ouest Ligne F

**Ria Imbs**  
Présidente de l'Eurométropole

**Jeanne Baraghian**  
Maire de Strasbourg

**André Lobstein**  
Maire d'Eckbolsheim

**Eric Amiet**  
Maire de Wolfisheim

**Édito**  
La réalisation de l'extension du tramway jusqu'à Wolfisheim constitue une étape majeure dans l'amélioration de la desserte en transport en commun de l'Ouest de notre agglomération. Cette infrastructure a pour ambition d'offrir aux habitants des quartiers de Koenigshoffen et du Hoberg, ainsi qu'à ceux des communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim, un moyen de transport sûr, fiable et respectueux de l'environnement. Son terminus au niveau de la RN4 à Wolfisheim permettra également de réduire la circulation en entrée d'agglomération, en favorisant le report modal de la voiture vers le tramway.

Faire du tramway un vecteur de dynamisation et de développement urbain respectueux des enjeux climatiques.

Plusieurs variantes de tracé sont possibles pour cette extension. Cependant, l'objectif de cette concertation n'est pas seulement de choisir les axes empruntés. C'est la ville de demain que nous inventons ensemble sur le passage du tramway. Végétalisation, place réservée aux piétons et aux cyclistes : ce projet est l'occasion de repenser l'espace public et la place des différents modes de transport.

Avec 4,7 km de nouvelles voies, le tramway reliera les communes de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et les quartiers du Hoberg et de Koenigshoffen au réseau de transports en commun de l'agglomération. En 2025, cette nouvelle liaison permettra d'aller jusqu'à la station Homme de Fer sans changement depuis Wolfisheim. Avec cette extension, l'Eurométropole s'engage pour améliorer la qualité de l'air et réduire la dépendance aux moyens de transports polluants.

Durant ce mois de concertation qui s'ouvre du 18 janvier au 19 février 2021, nous vous invitons à débattre des différentes options, et à faire entendre votre voix pour enrichir ce projet. Les moments d'échanges et de débats prévus durant la concertation sont ouverts à toutes et à tous, et participeront à créer une nouvelle infrastructure de transport au plus près des besoins des habitants des quartiers traversés.

Nous espérons vous rencontrer nombreux lors de ces différents moments d'échanges. Réinventons ensemble la ville autour des mobilités durables!

## Un projet qui dessert l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise

**Un engagement de l'Eurométropole de Strasbourg**  
Par arrêté préfectoral du 13 novembre 2017, le projet d'extension de la ligne F entre le centre-ville de Strasbourg et le quartier de Koenigshoffen (allée des Comtes) a été déclaré d'utilité publique. Cet arrêté a repris dans ses « attendus » les conclusions et avis de la commission d'enquête rendus le 21 juillet 2017 et plus particulièrement l'obligation pour l'Eurométropole de s'engager à prolonger l'infrastructure tramway au-delà de l'allée des Comtes (phase 1) pour assurer une desserte complète et cohérente des secteurs urbains Ouest de l'agglomération.

**Un projet inscrit dans les documents de planification**  
Suite à la mise en service de cette première phase d'extension de la ligne F du tramway intervenue le 29 août 2020, le prolongement de celle-ci doit être poursuivi en cohérence avec les orientations définies au PLU(i) (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) ainsi qu'en référence au Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025 et au Plan Climat.

**LES OBJECTIFS DU PROJET :**

- Augmenter l'attractivité des déplacements alternatifs à la voiture,
- Développer pour l'Ouest de l'agglomération, une offre de transports en commun maillée (ligne tram D aux Poteries, TSPO à Wolfisheim), efficace et qualitative : des trajets plus confortables, des temps de déplacement plus courts, plus de solutions de correspondances,
- Rendre plus accessibles les principaux pôles et équipements publics des secteurs traversés,
- Contribuer à la réhabilitation du cadre de vie par une requalification paysagère contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air et au développement des îlots de fraîcheur,
- Créer des itinéraires confortables pour les piétons et les cyclistes pour favoriser le développement des modes actifs interquartiers et intercommunaux.

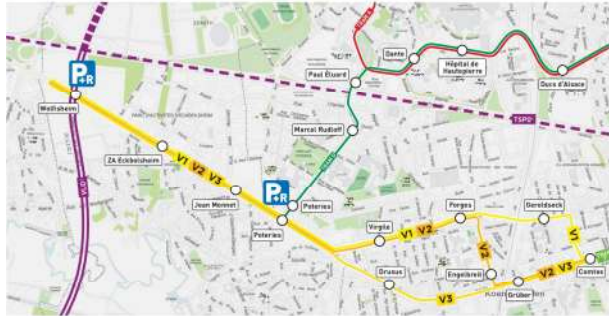
**Le projet en quelques mots :**  
Le projet prévoit de prolonger la ligne F du tramway, de l'an et « Comtes » jusqu'à Wolfisheim. Ce sont au total environ 4 kilomètres de ligne supplémentaires qui sont soumis à la concertation avec 3 variantes de tracés sur le territoire strasbourgeois. Entre 6 et 7 nouvelles stations sont envisagées pour desservir les quartiers de Koenigshoffen, du Hoberg, des Poteries puis les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim.





Quel que soit le tracé retenu par l'Eurorégion de Strasbourg, à l'issue de la concertation réglementaire, le projet comportera des aménagements en faveur du développement du réseau cyclable et la reconstruction du réseau des lignes de bus desservant les quartiers concernés par le projet.

Par ailleurs, la future infrastructure tramway réalisée à l'horizon 2025 pourra être exploitée par les rames de la ligne F ou D au-delà de la station « Poteries ».



**Périmètre du projet soumis à la concertation :**

Le projet d'extension de la ligne F du tramway vers l'Ouest s'étend du terminus actuel provisoire « Comtes », à l'entrée du quartier de Koenigshoffen, au point d'échange intermodal situé au niveau de l'échangeur de Wolfisheim. Il est nécessaire que le projet s'inscrive dans un périmètre d'argi, afin que l'extension du tram soit en connexion avec les lieux favorables au transfert modal. Le nœud majeur d'entrée Ouest de l'agglomération identifié à l'intersection des routes métropolitaines 1004, 451<sup>1</sup> et de la future V10<sup>2</sup> au droit de l'échangeur de Wolfisheim est en effet déterminant pour répondre aux enjeux de report vers les transports en commun.

- 1 - ex 404
- 2 - Contournement Oberhaefelstein - Wolfisheim
- 3 - Axe de Liaison Intercommunale Ouest
- 4 - Transport en Site Proprié de l'Ouest strasbourgeois



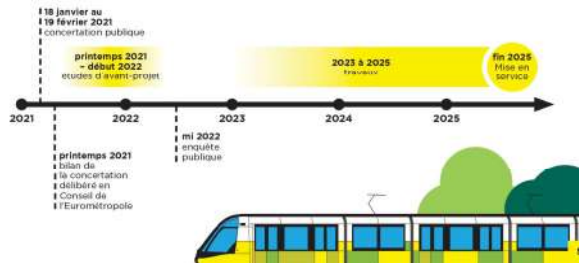
**3**  
variantes de tracés proposées

**Qu'est-ce que la concertation réglementaire ?**



Du 18 janvier au 19 février 2021, l'Eurorégion de Strasbourg invite le public à participer à la concertation portant sur l'insertion du tramway dans le cadre de l'extension du tramway jusqu'à Wolfisheim à l'horizon 2025. Les temps d'échanges organisés durant la concertation sont l'occasion de partager attentes et questionnements en matière de déplacements, d'intermodalité, de stationnement, mais aussi de vie de quartier et de valorisation des espaces publics. Les contributions participent à la définition et à l'élaboration du projet. Certains sujets émergents de la concertation pourront faire l'objet d'un travail de construction partagé avec le public pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

**LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET :**

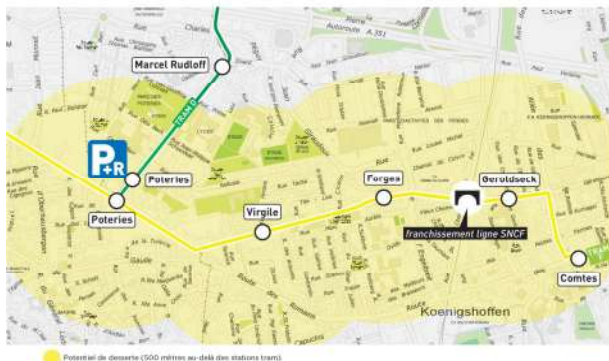


**CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :**

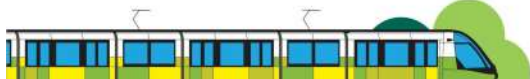
- Longueur : **2,7 km**
- Nombre de stations : **4**
- Potentiel de desserte « population, emplois, scolaires » : **> 2020 : 16 000**  
**> Horizon 2030 : 21 200**
- Ouvrage d'art à construire : franchissement voies ferrées Nord (tous modes)
- Pôle d'échange multimodal des Poteries
- Coût d'investissement (hors foncier, réseaux, études) : environ **49 M€HT**

**VARIANTE 1**  
**Comtes-Poteries**

Après la station « Comtes », le tracé bifurquerait vers le Nord sur l'allée des Comtes. La plateforme tramway serait implantée au milieu de l'allée des Comtes. Elle se dirigerait ensuite vers l'Ouest sur la rue Geroldseck, toujours en site central, où une première station tramway pourrait être implantée. Elle emprunterait ensuite la rue du Rail et franchirait la voie ferrée pour rejoindre la rue Virgile par une nouvelle rue à créer parallèlement à la rue du Vieux Chemin. Une deuxième station pourrait être implantée à l'entrée de la rue Virgile, à proximité du carrefour avec la rue de l'Engelberg. Le tracé emprunterait ensuite la rue Virgile, en site central, sur laquelle une troisième station pourrait être implantée entre les rues Herace et Tite-Live. Au carrefour avec la route des Romains, le tracé bifurquerait vers l'Ouest sur la route des Romains où la plateforme pourrait être implantée en site latéral Nord. Une quatrième station pourrait être implantée le long de la route des Romains, avant le carrefour avec l'avenue François Mitterrand.



Potentiel de desserte (500 mètres au-delà des stations tram)



**variante 1**

**POINTS FORTS**

Aucun impact sur la route des Romains et sur la centralité de Koenigshoffen.

Desserte plus fine du secteur Nord-Est de Koenigshoffen - Allée des Comtes

Excellente desserte du quartier du Hohberg

**POINTS FAIBLES**

Allée des Comtes :  
- Abattage de l'alignement d'arbres central ou suppression du stationnement  
- Recroisement de la rue sur le tronçon compris entre la route des Romains et la rue de Geroldseck réaménagée en 2006

Franchissement de la voie ferrée :  
- Ouvrage d'art imposant construit à proximité immédiate des immeubles de la rue du Rail  
- Acquisitions foncières et démolitions importantes côté Ouest (rue du Vieux Chemin, Chemin du Cuivre)

Acquisitions foncières nécessaires sur la rue Virgile

**ALLÉE DES COMTES**



**À ÉTAT EXISTANT**



**AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS**



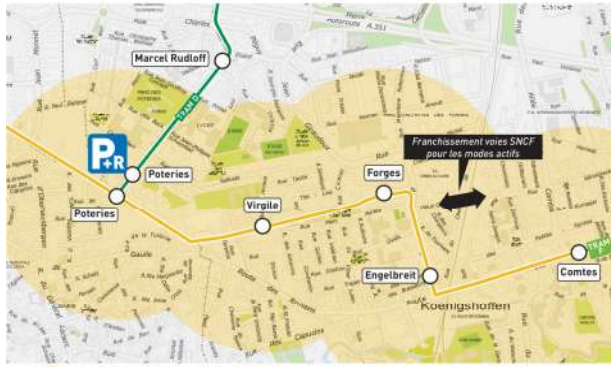
Création d'un nouvel ouvrage d'art de franchissement des voies ferrées au niveau de la rue du Rail. Le franchissement des voies ferrées nécessiterait la construction d'un nouvel ouvrage entre la rue du Rail et la rue du Vieux Chemin. L'insertion de cet ouvrage à proximité des immeubles d'habitation devra être travaillée finement afin de préserver l'accessibilité des riverains au quartier.



- CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES:**
- Longueur: **2,8 km**
  - Nombre de stations: **4**
  - Potentiels de desserte « population, emplois, scolaires »:
    - > 2020: **17 400**
    - > Horizon 2030: **22 900**
  - Ouvrage d'art à construire: rue du Rail, dédié aux modes actifs.
  - Pôle d'échange multimodal des Poteries
  - Coût d'investissement (hors foncier, réseaux, études): environ **49 M€HT**

## VARIANTE 2 Engelbreit-Poteries

Après la station « Comtes », le tracé continuerait sur la route des Romains, où la plateforme pourrait être implantée en site central, puis bifurquerait vers le Nord sur la rue de l'Engelbreit à l'entrée de laquelle une première station pourrait être implantée. Le tracé emprunterait ensuite la rue de l'Engelbreit en site central avant de bifurquer vers l'Ouest sur la rue Virgile. Une deuxième station pourrait être implantée à l'entrée de la rue Virgile, à proximité du carrefour avec la rue de l'Engelbreit. Le tracé emprunterait ensuite la rue Virgile, en site central, sur laquelle une troisième station pourrait être implantée entre les rues Horace et Titus. Au carrefour avec la route des Romains, le tracé bifurquerait vers l'Ouest sur la route des Romains où la plateforme pourrait être implantée en site latéral Nord. Une quatrième station pourrait être implantée le long de la route des Romains, avant le carrefour avec l'avenue François Mitterrand.



Potentiels de desserte (500 mètres au-delà des stations tram)



### POINTS FORTS

Desserte plus fine du secteur Sud-Est de Koenigschoffen

Excellente desserte du quartier de Hohberg

### POINTS FAIBLES

Acquisitions foncières nécessaires sur la rue Virgile

Création d'un nouveau franchissement dédié aux modes actifs des voies ferrées au niveau de la rue du Rail (une passerelle ou un souterrain)

Insertion de la plateforme tramway en site propre délicate (voie unique ou site banalisé envisagés) sur la route des Romains sur le tronçon compris entre l'allée des Comtes et la rue de l'Engelbreit

Impacts sur la circulation sur la route des Romains à l'Est de la voie ferrée

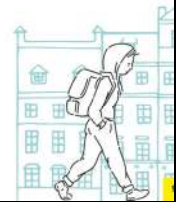
variante

2

### RUE VIRGILE > tronçon rue de l'Engelbreit - rue Cicaron



### ROUTE DES ROMAINS > tronçon rue Virgile - avenue François Mitterrand



- CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES:**
- Longueur: **2,8 km**
  - Nombre de stations: **3**
  - Potentiels de desserte « population, emplois, scolaires »:
    - > 2020: **15 200**
    - > Horizon 2030: **18 300**
  - Ouvrage d'art à construire: rue du Rail, dédié aux modes actifs
  - Pôle d'échange multimodal des Poteries
  - Coût d'investissement (hors foncier, réseaux, études): environ **40 M€HT**

## VARIANTE 3 Romains-Poteries

Après la station « Comtes », le tracé continuerait sur la route des Romains sur laquelle la plateforme tramway pourrait être implantée en site central. Deux stations pourraient être implantées sur la route des Romains, l'une à proximité du pont franchissant les voies ferrées, l'autre à proximité de la rue Drusus. Après le carrefour avec la rue Virgile, la plateforme pourrait être implantée en site latéral Nord. Une troisième station pourrait être implantée le long de la route des Romains, avant le carrefour avec l'avenue François Mitterrand.



Potentiels de desserte (500 mètres au-delà des stations tram)



### POINTS FORTS

Desserte fine du secteur Sud de Koenigschoffen

Excellente coupe Est/Ouest du quartier de Koenigschoffen

Création d'un nouveau franchissement dédié aux modes actifs des voies ferrées au niveau de la rue du Rail (une passerelle ou un souterrain)

### POINTS FAIBLES

Difficulté de restitution des fonctionnalités urbaines (stationnements, modes actifs, chaussée) jusqu'au carrefour avec la rue Virgile

Desserte moins bonne du quartier du Hohberg

Insertion de la plateforme tramway en site propre impossible (voie unique ou site banalisé nécessaires) sur la route des Romains jusqu'au carrefour avec la rue Virgile.

Impacts importants sur la circulation sur la route des Romains jusqu'au carrefour avec la rue Virgile.

variante

3

### ROUTE DES ROMAINS > tronçon rue Virgile - avenue François Mitterrand



**CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES:**

- Longueur: 1,7 km
- Nombre de stations: 3
- Potentiels de desserte = population, scolaires: **8 635**
- Pôle d'échange multimodal de Wolfisheim
- Coût d'investissement (hors foncier, réseaux, études): environ **30 MEHT**

**COMMUN À V1, V2 ET V3**  
**Poteries-Wolfisheim**

À partir de la station « Poteries », le tracé, commun aux trois variantes, se poursuivrait sur la route de Wassebonne jusqu'au terminus « Wolfisheim ». Trois stations supplémentaires pourraient être implantées, à proximité de la rue Jean Monnet, puis à proximité des entrées de la zone d'activités d'Eckbolsheim et enfin le terminus à proximité du nœud-point d'entrée de ville de Wolfisheim, au cœur d'un pôle d'échange multimodal comportant entre autres un parking-relais.



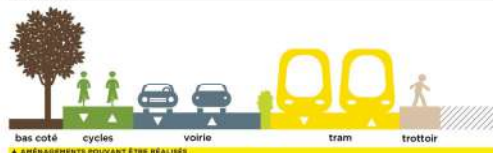
Potential de desserte (900 mètres au-delà des stations tram)

Des aménagements piétons et cyclistes pourraient être réalisés afin de faciliter le rabattement vers la station.



V1, V2 et V3  
**Poteries-Wolfisheim**

**ROUTE DE WASSEBONNE**



Des aménagements piétons et cyclistes pourraient être réalisés afin de faciliter le rabattement vers cette station depuis la zone d'activités et le secteur résidentiel d'Eckbolsheim. Un nouveau cheminement vers le Zénith pourra également être réalisé afin d'améliorer son accessibilité.

**COMMENT VOUS INFORMER ?**  
**COMMENT PARTICIPER ?**  
**VOUS VOULEZ ENRICHIR LE PROJET ?**

Les lieux, jours et horaires des expositions et permanences sont susceptibles de varier selon les réglementations sanitaires. Renseignez-vous avant de vous déplacer. Privilégiez le site internet pour la consultation en ligne des informations sur le projet et pour faire part de vos avis et observations. Toutes les informations sur [participer.eurometropole-strasbourg.fr](http://participer.eurometropole-strasbourg.fr) 03 68 98 51 12.



Consultez l'exposition du projet:

Centre administratif:  
1 Parc de l'École à Strasbourg  
Du lundi au vendredi de 8h à 17h30 et le samedi de 8h30 à 12h.

Mairie du quartier de Koenigschloffen:  
67b route des Romains à Strasbourg  
Le lundi, mercredi et vendredi de 12h à 17h30, et le mardi et jeudi de 8h à 13h30.

Mairie d'Eckbolsheim:  
19 Rue du Général Leclerc à Eckbolsheim  
Du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30, jusqu'à 18h30 le jeudi, et le vendredi de 8h30 à 12h30.

Maire de Wolfisheim:  
19 Rue du Moulin à Wolfisheim  
Le lundi, mardi et jeudi de 14h à 17h30, le mercredi de 8h à 12h et de 14h à 16h, le vendredi de 8h30 à 12h et de 14h à 17h30.

CSC Camille Claus:  
41 rue Virgile à Strasbourg  
Le lundi de 14h à 18h30, le mardi, mercredi et vendredi de 9h à 12h et de 14h à 18h30, le mercredi de 9h à 12h et de 13h à 18h30.



Rencontrez et échangez avec l'équipe projet lors de ses permanences:

Mercredi 20 janvier de 16h à 18h au Centre administratif (salle 144)

Mercredi 27 janvier de 17h à 18h au CSC Camille Claus

Jeudi 28 janvier de 16h30 à 18h30 à la Mairie d'Eckbolsheim

Vendredi 6 février de 16h à 18h à la Mairie de Wolfisheim

Mercredi 10 février de 15h30 à 17h30 à la Mairie d'Eckbolsheim

Mercredi 17 février de 17h à 19h à la Mairie de Wolfisheim

Jeudi 18 février de 16h à 18h au Centre Administratif (salle 144)

Notez vos observations, avis et suggestions:



Dans les registres mis à votre disposition dans les lieux accueillant l'exposition



Sur le site internet [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu)



Par courrier à l'attention de la Direction de la Mobilité, Espaces Publics et Naturels, Eurometropole de Strasbourg 1 Parc de l'École 67076 Strasbourg



Par courriel [ProjetTramOuest@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramOuest@strasbourg.eu)



Participez à la réunion publique qui se tiendra en visioconférence:

Mercredi 3 février 2021 à 18h

Retransmission et participation en direct sur [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu)





## 2. Affichages sur l'espace public et exposition du projet

Des panneaux, bâches et affiches ont été installés sur l'espace public des secteurs concernés par le projet (Koenigshoffen, Hohberg, Poteries, Eckbolsheim et Wolfisheim). Les lieux d'affiches sont présentés sur le plan ci-dessous.





Légende



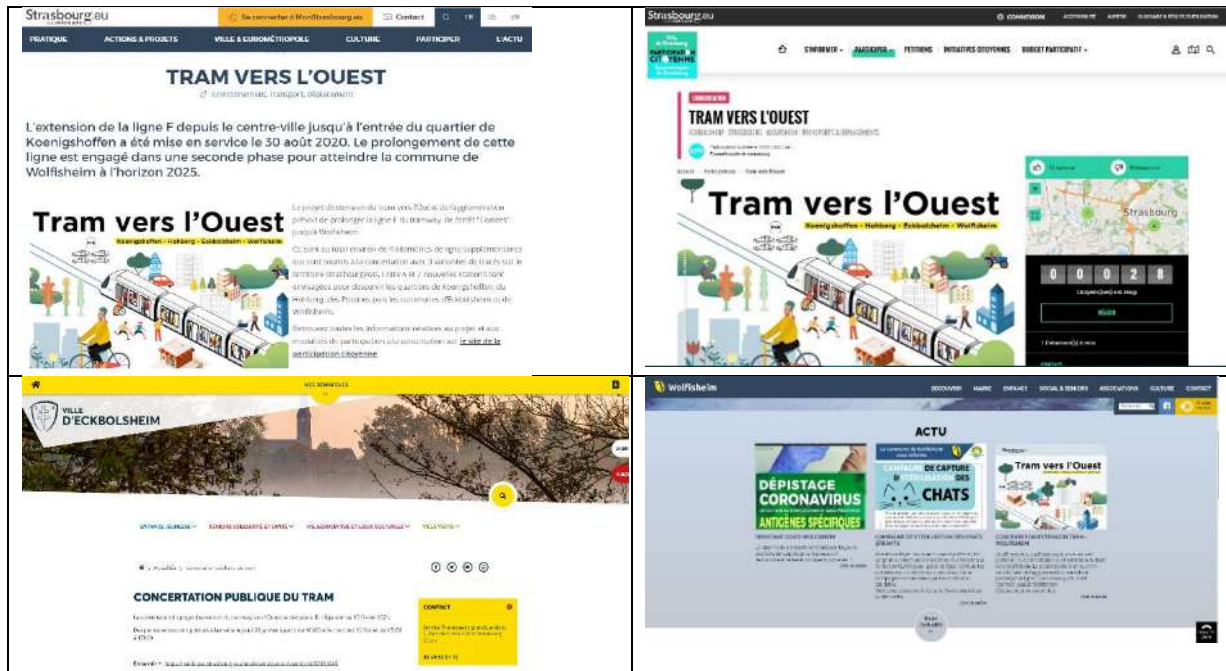
Panneau d'information implanté sur l'espace public

Exposition du projet et registre dans les lieux d'exposition (hors centre administratif de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg)

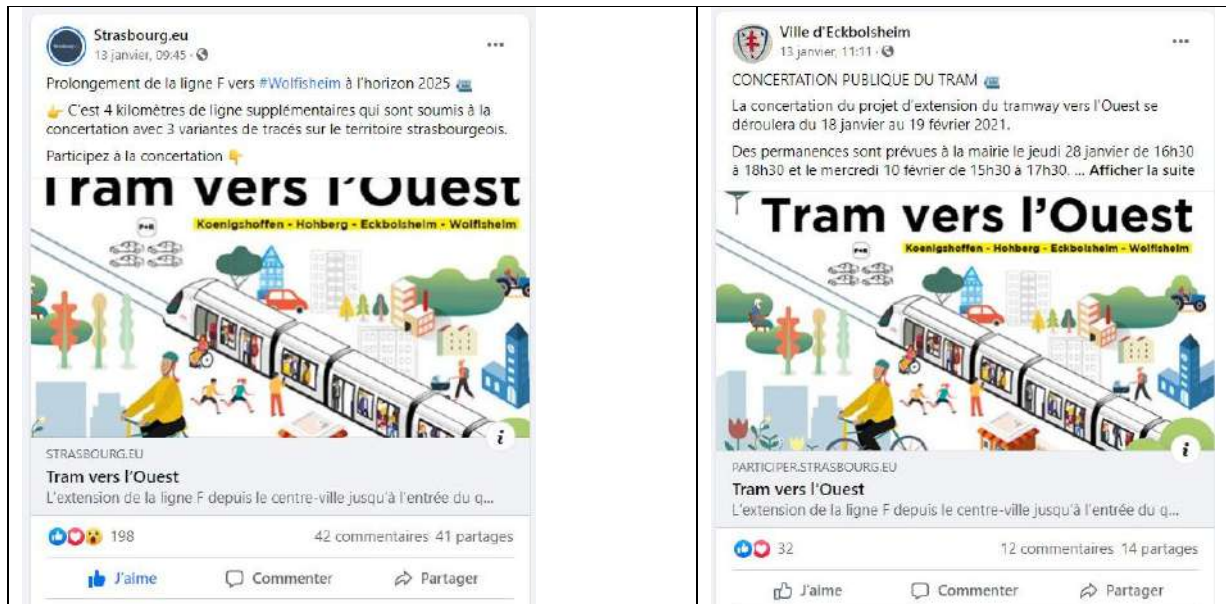
## 3. Carton d'invitation distribué dans les quartiers de Koenigshoffen, du Hohberg, des Poteries et dans les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim

	<p><b>Tram vers l'Ouest</b> Ligne F</p> <p>Concertation publique réglementaire* du 18 janvier au 19 février 2021 Projet d'extension de la ligne F du tram vers l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise</p> <p> Réunion publique <b>Mercredi 3 février à 18h</b> Retransmission et participation en direct sur <a href="https://participer.eurometropole-strasbourg.eu">participer.eurometropole-strasbourg.eu</a></p> <p><b>INFORMEZ-VOUS, PARTICIPEZ :</b> 03 68 98 51 12 <a href="https://participer.eurometropole-strasbourg.eu">participer.eurometropole-strasbourg.eu</a></p> 
--	--

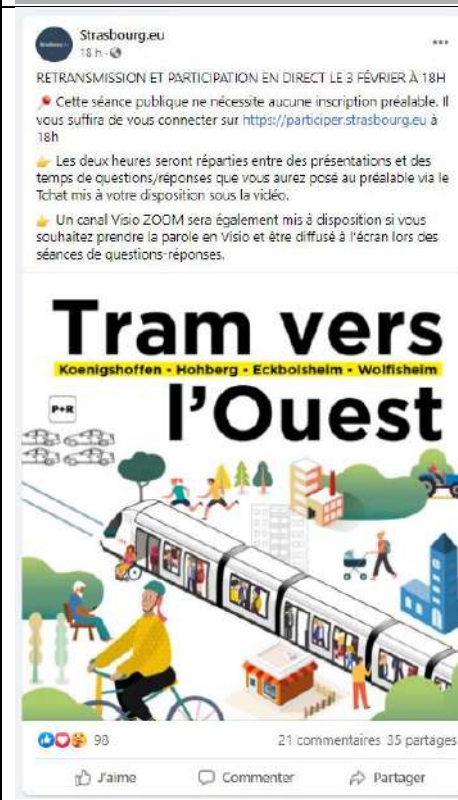
#### 4. Publications sur les sites internet de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim

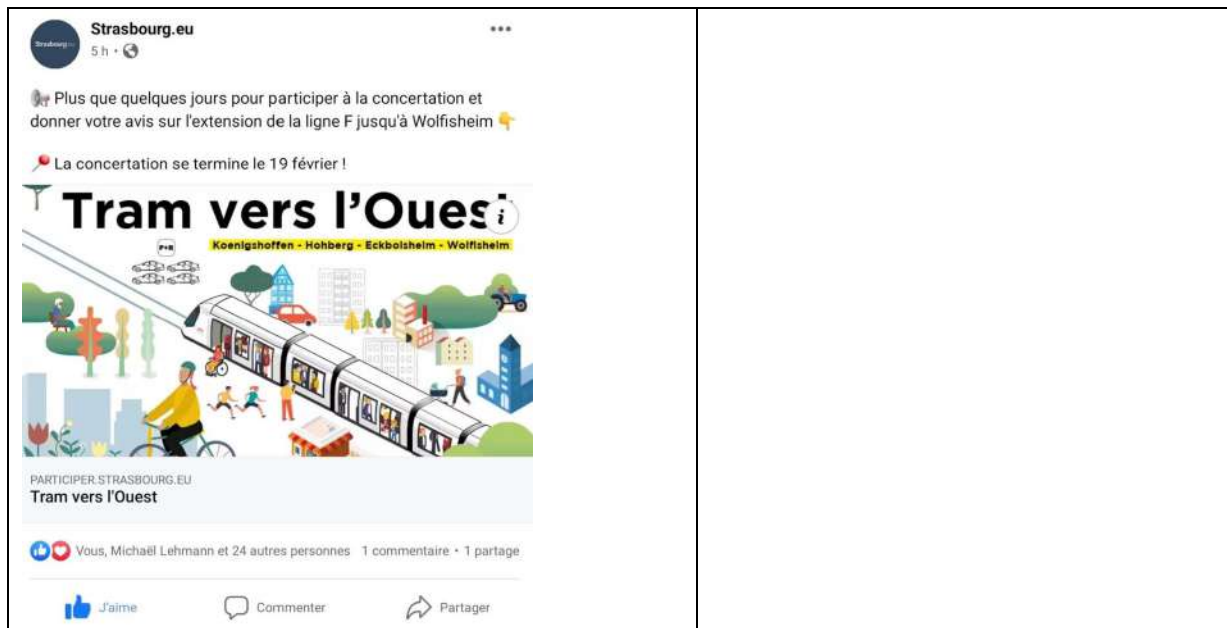


#### 5. Publications sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim (Facebook et Instagram)









## **6. Invitation presse en préalable à la conférence de presse du 15/01/2021**



### INVITATION PRESSE

Strasbourg, le 13 janvier 2021

### **Concertation publique pour l'extension du tramway jusqu'à Wolfisheim en 2025**

Dans le cadre d'une politique de mobilités plus respectueuse de l'environnement et d'amélioration de la qualité de l'air, l'Eurométropole de Strasbourg continue d'étendre son réseau de tramway. Après l'extension de la ligne F du centre-ville jusqu'à Koenigshoffen mise en service en août 2020, cette ligne sera prolongée d'environ 4 km, jusqu'à Wolfisheim à l'horizon 2025.

Cette extension dans les quartiers de Koenigshoffen, du Hohberg et dans les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, est engagée dans une démarche de concertation publique, qui aura lieu du 18 janvier au 19 février, proposant ainsi trois hypothèses de tracés.

**Pia Imbs**, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, **Alain Jund**, vice-président en charge des mobilités, des transports, des déplacements et de la politique cyclable, **Pierre Ozenne**, adjoint à la maire en charge des espaces publics partagés et voiries, **André Lobstein**, maire d'Eckbolsheim, et **Éric Amiet**, maire de Wolfisheim, vous convient à une conférence de presse de présentation de la concertation publique sur le projet du tramway Ouest, le :

---

**Vendredi 15 janvier  
à 11h30**  
au Salon carré du centre administratif  
(1 parc de l'Étoile, Strasbourg)

---

Pour une bonne organisation, merci de bien vouloir confirmer votre présence par mail à [info.presse@strasbourg.eu](mailto:info.presse@strasbourg.eu)

## **7. Brève envoyée à la presse le 02/02/2021**

**De :** NAGY Victoire <[Victoire.NAGY@strasbourg.eu](mailto:Victoire.NAGY@strasbourg.eu)> **De la part de** Strasbourg - Info Presse

**Envoyé :** mardi 2 février 2021 10:57

**Objet :** Brève (transports): réunion publique sur l'extension du tramway vers l'Ouest

Dans le cadre d'une politique de mobilités plus respectueuse de l'environnement et d'amélioration de la qualité de l'air, l'Eurométropole de Strasbourg continue d'étendre son réseau de tramway. À l'horizon 2025, la ligne F sera prolongée d'environ 4 km pour desservir Wolfisheim.

Cette extension est engagée dans une démarche de concertation publique. À ce titre, les habitant-e-s sont invité-e-s, jusqu'au 19 février, à s'informer sur les variantes de tracé et à faire part de leur avis et observations. Leurs contributions participeront à la définition et à l'élaboration du projet.

Une réunion publique se tiendra en visioconférence sur le sujet le **mercredi 3 février 2021 à 18h**. Elle sera retransmise en direct sur [www.stras.me/tram-ouest](http://www.stras.me/tram-ouest). Toutes les informations relatives à cette concertation sont également détaillées sur cette plateforme participative.

### **Service presse**

---

Téléphone : **+33 (0)3 68 98 68 71**

Faire une demande presse :  
[strasbourg.eu/demande-presse](http://strasbourg.eu/demande-presse)





## Trois itinéraires possibles

Désormais inscrite dans la feuille de route mobilité de l'Eurométropole, l'extension du tram vers l'ouest est soumise à concertation.



**KOENIGSHOFFEN** Le projet est d'envergure et vient se glisser aux côtés de deux autres extensions et d'une création de ligne, tout aussi attendues : la prolongation du tram jusqu'à Bischheim, celle du BHNS jusqu'à Danube et la jonction directe en tram de la gare aux institutions européennes. Première sortie des cartons, l'extension ouest vise à prolonger la ligne F au-delà de l'arrêt « Comtes » jusqu'à l'échangeur de Wolfisheim, le long de quatre kilomètres de voie supplémentaires. Six à sept nouvelles stations sont envisagées, au fil de trois itinéraires possibles, qui desserviront les quartiers de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries, ainsi que les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim. Le projet, quel que soit le tracé retenu, s'accompagnera d'aménagements cyclables et de la restructuration du réseau de bus desservant les secteurs concernés. Par ailleurs, la future extension pourra, à terme, être empruntée aussi bien par les rames de la ligne F

que par celles de la ligne D, dans le prolongement de la station « Poteries ». En attendant, c'est aux citoyens d'entrer en piste et de donner leur avis à l'occasion de la concertation réglementaire organisée en ce début d'année. Suivront ensuite l'analyse des retours obtenus, le bilan en avril 2021 puis l'enquête publique d'ici juin 2022. Les travaux, estimés à 80 M€, devraient démarrer au printemps 2023 pour une mise en service attendue fin 2025. Organisée du 18 janvier

au 19 février, la concertation vise à informer le public en rappelant les enjeux du projet, à présenter les variantes de tracé possibles et à intégrer les attentes et les besoins exprimés. Ces derniers pourront être enregistrés lors des réunions publiques organisées en visio-conférence, en profitant des ateliers dédiés aux associations et aux forces vives ou via des permanences sur les différents secteurs concernés par le projet. Les citoyens pourront également largement donner leur avis à travers le site web et une adresse électronique spécialement mise en place.

**TERMINUS : WOLFISHEIM** Les trois projets proposés divergent sur la portion comprise entre les stations « Comtes » et « Poteries ». Le premier, long de 2,7 km, propose quatre stations, emprunte l'allée des Comtes et desservirait entre autres les rues Geroldseck, Virgile et la route des Romains. La deuxième option, avec ses 2,8 km et quatre stations,



Les travaux, estimés 80 M€, devraient démarrer au printemps 2023 pour une mise en service attendue fin 2025. »

laisserait le tram poursuivre son chemin route des Romains avant de bifurquer rue de l'Engelbreit pour un passage aux Forges et rue Virgile, avant de reprendre la route des Romains jusqu'au carrefour avec l'allée François-Mitterrand. Le troisième tracé, enfin, est le plus court, avec seulement 2,5 km et trois nouvelles stations. Il laisserait le tram cheminer sur la route des Romains du terminus actuel à l'arrêt « Poteries ». Ensuite, les trois options bouclent toutes leur trajet avec trois stations route de Wasselonne, jusqu'à Wolfisheim. ● *Véronique Kolb*

[INFO +] Pour participer à la concertation : réunion publique virtuelle le 3 février ; via les registres en mairies de quartier et sur [participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu)





## 9. Articles de presse ayant relayé la concertation

DNA - Samedi 16 Janvier 2021

STRASBOURG

# Tram F jusqu'à Wolfisheim: un mois pour décider du tracé dans Koenigshoffen

L'Eurométropole organise du 18 janvier au 19 février une concertation publique sur l'extension du tram F jusqu'à Wolfisheim. L'objectif est une mise en service en 2025.

C'est l'une des trois lignes de tram que l'exécutif de l'Eurométropole a décidé de construire pendant le mandat qui vient de débuter. Il s'agit de prolonger le tram F. La première phase jusqu'à l'Allée des Comtes a été mise en service en août dernier. Cette seconde phase irait donc jusqu'à Wolfisheim où doit être réalisé un parking relais.

Cette ligne est considérée comme stratégique par l'exécutif métropolitain dans la mesure où Wolfisheim est la porte d'entrée de l'agglomération, au pied de la RN4 et à quelques kilomètres de la sortie du contournement autoroutier qui déversera des milliers de voitures chaque jour.

Il y a donc un intérêt pour les habitants de l'ouest de l'agglomération à disposer d'un tram, mais aussi pour les résidents extérieurs à se voir proposer une alternative à la voiture pour entrer dans l'Eurométropole.

Lundi débutera une concertation publique réglementaire (<https://participer.strasbourg.eu/detail-participation/-/entity/id/62181645>).



Document remis

Elle doit permettre de déterminer laquelle des trois variantes de tracé sera retenue.

Pour faire simple, la question se pose de savoir par où doit passer le tram entre le terminus actuel et le secteur Poteries. Ensuite, entre Poteries et Wolfisheim, il n'y a pas d'autre alternative proposée que la route des Romains.

L'enjeu de la concertation est donc de déterminer si, après l'arrêt Comtes, le tram restera sur la route des Romains (variante 3) ou s'il rejoindra Poteries par la rue Vir-

gile, soit via l'allée des Comtes et la rue Geroldseck (variante 1), soit via la rue de l'Englabren (variante 2). Le tracé décidera du nombre de stations, six ou sept.

### Coût

Le projet est évalué à quelque 80 millions d'euros - soit 50 millions d'euros pour la section Comtes-Poteries et 30 millions d'euros pour la suite. L'exécutif de l'Eurométropole espère décrocher au moins 20 % de subventions de l'Etat. Les coûts intègrent un fran-

chissement de la voie ferrée entre la rue du Vieux-Chemin et la rue Geroldseck. Soit pour le tram dans le scénario de la variante 1, soit uniquement pour les modes actifs (les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, comme le vélo ou la marche) dans les deux autres scénarios.

### Pas de phasage

L'exécutif de l'Eurométropole est formel quand on l'interroge : il n'est pas question de phaser les travaux et le projet

visait bien à construire intégralement cette extension d'un peu plus de quatre kilomètres de longueur.

### Calendrier tendu

L'objectif annoncé est de mettre en service cette extension fin 2025. Pour être respecté, ce calendrier tendu ne souffrira pas que l'une ou l'autre étape prenne trop de retard.

Ainsi, la concertation qui débute lundi débouchera sur un choix d'itinéraire qui sera soumis à la délibération du con-

seil d'Eurométropole au printemps prochain.

Ensuite seront menées les études d'avant-projet pour pouvoir organiser l'enquête publique mi-2022 avec une déclaration d'utilité publique (DUP) attendue à l'automne 2022. Les travaux commencent dès lors en 2023.

### Concertation pendant un mois

Le projet concerne trois communes : Strasbourg, Eckbolsheim et Wolfisheim. La phase de concertation s'étendra jusqu'au 19 février 2021, avec une exposition sur le projet au centre administratif, au centre socioculturel Camille Claus et dans les mairies de Koenigshoffen (mairie de quartier), Eckbolsheim et Wolfisheim.

Il sera possible de rencontrer l'équipe projet par le biais de permanences. Enfin, une réunion publique se tiendra en visioconférence le 3 février à 18h.

Olivier CLAUDON

Pour tout renseignement, horaires, dates et éléments du projet, on peut consulter le site [participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu), ou appeler au 03 68 98 51 12. Par courrier : la Direction des mobilités, 1, Parc de l'Étoile 67076 Strasbourg. Par courriel : [ProjetTramOuest@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramOuest@strasbourg.eu)

## EUROMÉTROPOLE

# Prolongement du tram F : réunion publique en “visio” ce mercredi



### Prolongement de la ligne F du tram jusqu'à Wolfisheim.

Document remis

L'Eurométropole organise, ce mercredi 3 février, de 18 h à 20 h, une réunion publique en visioconférence dans le cadre de la concertation publique réglementaire sur l'extension du tram F jusqu'à Wolfisheim. Cette consultation, ouverte jusqu'au 19 février, doit permettre de retenir l'un des trois tracés pour la ligne entre le dernier arrêt inauguré, Comtes, et le futur terminus à Wolfisheim. La visioconférence ne nécessite pas d'inscription préalable. Elle sera partagée, selon l'Eurométropole, entre présentations et réponses aux questions posées via le tchat, sous la vidéo.

Mercredi 3 février à partir de 18 h, à l'adresse suivante : [stras.me/tram-ouest](https://stras.me/tram-ouest)



## TRANSPORTS

# Tram F : les variantes à la loupe

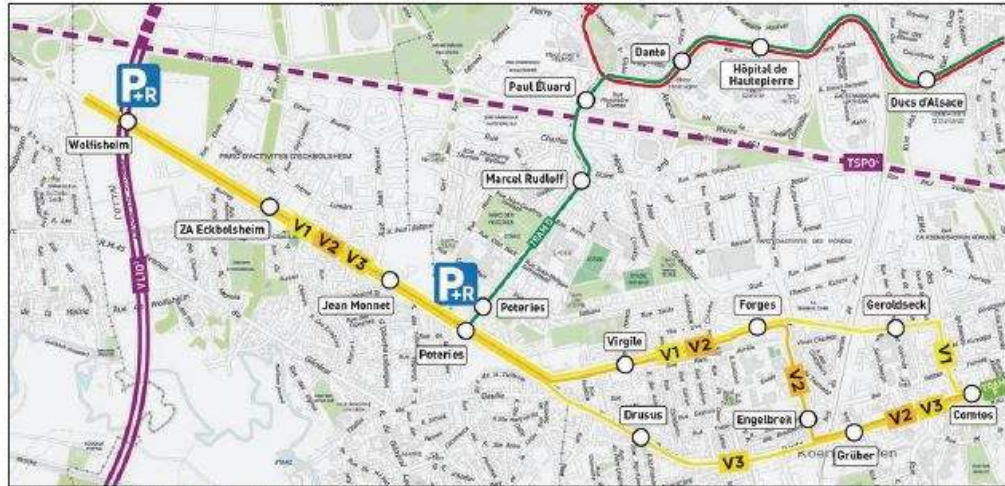
Une réunion publique en visioconférence, mercredi soir, a permis d'examiner les trois variantes qui sont à l'étude pour la traversée de Koeninghoffen par la ligne F du tram. La concertation se poursuit jusqu'au 19 février.

L'exécutif de l'Eurométropole affiche l'ambition de mettre en service l'extension de la ligne F jusqu'à Wolfisheim fin 2025. Pour ce faire, une concertation réglementaire a débuté le 18 janvier. Elle a pour but (principalement) de déterminer le tracé définitif, lequel sera avalisé par un vote du conseil de l'Eurométropole au printemps. Le projet sera alors soumis, l'an prochain, à une enquête d'utilité publique.

Ce mercredi, lors d'une réunion publique en visioconférence, il a été indiqué que la concertation permettrait à l'Eurométropole de retenir le tracé définitif, lequel sera avalisé par un vote du conseil de l'Eurométropole au printemps. Le projet sera alors soumis, l'an prochain, à une enquête d'utilité publique.

## Franchissement des voies ferrées

Mercredi soir, environ 300 personnes ont suivi la visioconférence à laquelle participaient les maires de Wolfisheim, Eric Amiet, et d'Eckbolsheim, André Lobstein, dont les commu-



Document de concertation pour le prolongement de la ligne F du tram à l'ouest jusqu'à Wolfisheim. On y distingue les variantes 1 (V1), 2 (V2) et 3 (V3). DR

nes seront desservies par les quatre nouveaux kilomètres de ligne, ainsi que le vice-président de l'Eurométropole en charge des transports, Alain Jund, l'adjoint strasbourgeois en charge des espaces publics, Pierre Ozenne, et la conseillère municipale déléguée en charge du secteur Poteries-Hohberg, Khadija Ben Annou. Ainsi

que le service grands projets de l'Eurométropole.

L'extension vise à relier l'arrêt Comtes de Koeninghoffen, actuel terminus, à Wolfisheim. Selon l'Eurométropole, il n'est pas question de phaser la réalisation de cette deuxième étape (la première étape a été inaugurée en août dernier). Ces quatre kilomètres se décomposent en deux sections. La première entre l'arrêt Comtes et l'arrêt Poteries fait l'objet de trois hypothèses de tracé. La seconde section, entre Poteries et Wolfisheim, se situe sur la route de Waselonne. L'enjeu se situe donc dans le choix de l'une des trois variantes retenues, chacune présentant des points positifs et des points négatifs.

Dans les trois variantes, il est question d'un franchissement des voies SNCF entre la rue Geroldseck et la rue Virgile. Pour la variante 1, c'est le tram lui-même qui utiliserait ce franchissement. Ce mercredi soir, il a été indiqué qu'il pourrait s'agir d'un tunnel ou d'un pont, mais le service grands projets a présenté, à titre informatif, un visuel de pont.

Dans les deux autres variantes, le tram utiliserait



Quel trajet empruntera la ligne F au-delà de l'arrêt Comtes ? C'est tout l'enjeu de la concertation qui se poursuit jusqu'au 19 février. Photo DNA/Kilian MOREAU

le pont existant de la route des Romains, mais il est tout de même prévu un franchissement entre les rues Geroldseck et Virgile pour les cyclistes et piétons.

## La rue Virgile à élargir

Si la variante 3 reste sur la route des Romains, les deux autres variantes utilisent la rue Virgile. Et se pose dès lors la question de la largeur de cette rue. En l'état, selon l'Eurométropole, elle est insuffisante et il est question de

rogner sur des emprises privées, dont des espaces de hailliers sociaux. Plus largement, selon Pierre Ozenne, « il se peut en fonction des tracés qu'un privé puisse être impacté ». On pense notamment aux entreprises situées entre la rue Virgile et les voies ferrées. Il a émis l'hypothèse que l'une des réponses, pour ce qui est des entreprises, soit une relocalisation dans la zone d'activités des Forges. Il a également dit être attentif à la situation de la société

Voegele, de La Poste, ou encore du parc Gruber.

## Combien d'habitants desservis ?

La variante 3 reste sur la route des Romains. Elle dessert donc le cœur du quartier, ses commerces, et l'une des personnes en visioconférence a dit tout le bien qu'elle pensait d'une variante qui visait à desservir des commerces de proximité. Toutefois, l'un des points de faiblesse de cette variante est que la population desservie par ce tracé, environ 15 200 personnes, 18 300 à l'horizon 2030, est inférieure aux deux autres variantes, qui se situent, en desservant mieux le Hohberg via la rue Virgile, entre 16 000 et 17 000 personnes (21 000 à 23 000 en 2030).

C'est donc l'ensemble de ces paramètres qui font l'équation à résoudre pour le choix du tracé de la ligne F. La concertation se poursuit jusqu'au 19 février.

Olivier CLAUDON

L'enregistrement de la visioconférence, les dates des permanences et les documents sont disponibles sur le site [stras.me/tram-ouest](http://stras.me/tram-ouest)

## Éric Elkouby et Martine Jung demandent un référendum

Les conseillers d'Alsace Éric Elkouby et Martine Jung demandent à la Ville et à l'Eurométropole l'organisation d'un référendum au sujet des trois variantes proposées pour la future ligne Koeninghoffen (arrêt Comtes) - Wolfisheim. Ils s'inquiètent notamment du passage sur la route des Romains « empêchant le développement urbain du quartier et privant les usagers de la quasi totalité de la circulation automobile ». D'autre part, la construction d'un pont entre la rue du Rail et la rue du Chemin-de-Fer, de plus de huit mètres de hauteur, risque selon eux de « défigurer le secteur ». Enfin, ils doutent de « l'interaction entre la future ligne de tram et la mise en service du TSP0 » et déplorent que « les réponses aux questions d'agissant des expropriations futures soient restées évasives ».

En outre, les deux conseillers d'Alsace réitérent leur « souhait d'une liaison de la gare centrale vers l'entrée de Koeninghoffen, car le passage par le Faubourg National n'est pas satisfaisant » : « En termes de développement économique, il nous semble impératif que le parc des Forges puisse être relié directement à la gare », ajoutent-ils. L'organisation d'un référendum populaire permettrait, ajoutent-ils, « à chaque habitant(e) de se déterminer sur une des variantes proposées ». Car « la visioconférence prive l'accès au débat d'une grande partie de la population du fait d'une réelle fracture numérique qu'il faut prendre en compte ».

## VITE DIT

### TRAM

#### Ozenne et les grands travaux

La concertation sur le tracé de l'extension de la ligne F du tram dans Koenigshoffen a fait l'objet d'une réunion publique en visioconférence ce mercredi. On a pu constater de visu que se trouve désormais à la place d'élu en charge du projet Pierre Ozenne, qui fut jadis porte-parole du collectif "Pour le tram à Koenigshoffen". Militant écologiste de longue date, il avait bataillé contre feu le projet de tram sur pneu, sorti du chapeau par l'ancien maire Roland Ries. Mais aussi contre le tracé via le Faubourg National, un itinéraire défendu par Roland Ries, par le service grand projets de l'Eurométropole et par la CTS, qui étaient présents à la visioconférence. On imagine dès lors que toutes les réunions internes aujourd'hui sur le tram F ne doivent pas être des plus simples, puisque plusieurs des acteurs de l'époque qui croisaient le « fer » en réunion publique sont aujourd'hui censés travailler ensemble. D'ailleurs, mercredi soir, après la présentation de visuels par le service des grands projets, Pierre Ozenne a semblé regretter le « postulat » sous-tendu par les documents, celui d'une adaptation du tram au schéma de circulation actuel. Et il n'a pu s'empêcher de revenir sur « l'hérésie » du choix du tracé par le Faubourg National. L'Eurométropole vise une mise en service de l'extension d'ici 2025. Un délai extrêmement tendu. Visiblement, il n'y a pas que le délai qui est tendu.



## COURRIER DES LECTEURS

### Tram F sur la route des Romains ?

**Yoav SHEMER, président de l'association Koenigs au Vert, pour la transformation écologiste et citoyenne de Koenigshoffen :**

« Dans le cadre de la concertation publique réglementaire du 18 janvier au 19 février 2021 sur le projet d'extension de la ligne F vers l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise, jusqu'à Wolfisheim, trois variantes sont proposées pour le trajet du tram à travers le quartier de Koenigshoffen.

La première variante (V1) consiste à tourner immédiatement vers le nord par l'allée des Comtes pour se diriger ensuite vers l'ouest sur la rue Geroldseck, en franchissant la voie ferrée pour rejoindre la rue Virgile.

La deuxième variante (V2) consiste à continuer d'abord tout droit sur la route des Romains, puis bifurquer vers le nord par la rue de l'Engelbreit avant de tourner vers l'ouest par la rue Virgile. Alors que la troisième variante (V3) consiste à continuer tout droit sur la route des Romains tout simplement.

Au départ, il nous semblait que le tramway, enfin arrivé dans notre quartier, devait passer par la route des Romains. Après tout, cette route principale est l'axe historique du faubourg, le centre de notre quartier. Cette route est le site de plusieurs commerces et activités, notamment le centre du tri de la Poste, ainsi que quelques restaurants et cafés, et bientôt, la future maison de services à l'entrée du parc Gruber. Le parc Gruber, lui, héberge plusieurs associations dynamiques et ateliers d'art. Nous avons pensé que le passage du tramway sur cette route



La ligne de tram F en fonctionnement au terminus Comtes à Koenigshoffen. Photo archives DNA

principale pourrait valoriser le centre de notre quartier.

Or, en étudiant plus près cette question en pratique, nous sommes finalement arrivés à la conclusion que cela n'est pas souhaitable, car la route des Romains est tout simplement trop étroite pour accueillir deux voies de tram en site propre. Si le tram F passait sur la route des Romains, cela aurait plusieurs conséquences négatives :

- En fait, l'insertion de la plateforme tramway en site propre est impossible. La solution envisagée est un tram en voie unique ou en site banalisé, ce qui signifie un mélange d'usage entre circulation automobiles et tram. Ces deux options ne sont pas souhaitables car elles ne permettent pas une fiabilité et

une fréquence optimale du tram.

- L'accès par camion ne sera plus possible physiquement pour la Poste, la fabrique de cloches Voegele ainsi que le parc Gruber. Cela aura un impact important sur la possibilité de plusieurs entreprises à poursuivre leurs activités.

- Notre souhait de voir sur la route des Romains de vrais trottoirs, larges et confortables, ainsi que de vraies pistes cyclables, suffisamment larges et séparées de la circulation automobile, sera très compliqué à réaliser vu le manque de place en largeur.

- Enfin, la circulation sur la route des Romains sera très fortement impactée.

Par contre, la première variante (V1) n'aura aucun im-

pact supplémentaire sur la route des Romains, et elle permet, en plus, une excellente desserte du quartier du Hohberg. Cette variante va permettre un aménagement futur de la route des Romains, notre cœur du quartier, en y installant de vraies pistes cyclables et de trottoirs larges et confortables, ce qui ne sera pas possible avec le tram. En ce qui concerne le parc Gruber, le cœur du quartier, il reste toujours à 400 mètres seulement de la station Comtes, une distance réalisable à pied.

C'est pour toutes ces raisons que nous avons décidé finalement que la route des Romains n'est simplement pas faite pour un tramway en site propre. Elle aura un autre destin, bien meilleur ! »



# Extension du tram F : privilégier l'allée des Comtes

**L'extension du tram F doit privilégier le tracé par l'allée des Comtes, estime l'Association de préservation de l'environnement de Koenigshoffen (APEK) dans sa contribution à l'enquête publique, dont nous publions ici de larges extraits.**

Joseph CHUCRI, Président de l'APEK

« L'APEK salue le projet et a déposé ses conclusions et propositions sur les tracés :

- 1- allée des Comtes-rue de Géroldseck-passerelle tram/piétons/cyclistes au-dessus des voies ferrées
- 2- route des Romains-rue de l'Engelbreit après le pont de chemin de fer
- 3- route des Romains de bout en bout.

## ■ La route des Romains : un mauvais choix

1- Un transport en commun doit desservir le plus grand nombre, or ce tracé est éloigné des secteurs denses Comtes/Herrade/Charmille/Gerlinde.

2- Le prolongement encore en voie unique enlèverait structurellement toute efficacité à cette ligne de tram. En effet, une voie unique après le tronçon existant déjà à l'entrée du quartier va définitivement réduire la fréquence des trams et leur vitesse commerciale, arrêter toute exploitation en cas de panne...

3- Un aspect du sous-sol a été occulté, à savoir la présence inventoriée d'une vaste zone

de caves et de galeries souterraines entre la rue du Schnockeloch et la voie SNCF. Avec les risques élevés d'éboulements, le traitement d'ampleur pour implanter le tram serait long et très coûteux, s'il est réalisable.

4- Les impacts du chantier du pont des Romains à renforcer et élargir sont également ignorés : sur l'entreprise de fonderie de cloches, voire sur la Poste et les mois de coupure complète de la route des Romains (travaux sur un an et demi à deux ans).

5- Les impacts futurs sur la vie du centre de quartier : pas de station tram supplémentaire sur la route des Romains, suppression de la piste cyclable rue de l'Engelbreit, plus de stationnement d'arrêt ou dessert, plus de plantation, impossibilité de traverser la chaussée et d'accéder au parc Gruber...

## ■ La rue de l'Engelbreit : une incohérence

Dans une délibération du 18 décembre 2020, l'Eurométropole a défini un programme de développement qui prévoit la construction d'un nouveau pont sur l'autoroute A351, et une ligne de bus 50 express qui reliera HautePierre (rue Calmette/CHU) à Koenigshoffen (rue de l'Engelbreit), via la Z.A. des Forges (rue M. Rébérioux).

À Koenigshoffen, la ligne express 50 circulera rue de l'Engelbreit, route des Romains et rue du Schnockeloch vers la Montagne-Verte. Elle sera

donc en superposition avec le tram dans le cas des tracés 2 et 3. Il semble impossible d'implanter à la fois un aménagement de bus rapide et un tram et, desservant les mêmes zones, ils seraient concurrents plutôt que complémentaires.

Cette contradiction n'est pas soulevée dans la plaquette de concertation.

## ■ L'allée des Comtes : une solution

Défendu de longue date par l'APEK, comme par d'autres associations et le Conseil de quartier, ce tracé

- dessert l'habitat dense
- permet d'implanter une plateforme tram normale à deux voies
- crée une passerelle tram/piéton/cyclistes vers le Hohberg
- conserve le fonctionnement actuel de la route des Romains (pistes cyclables, stationnements, arbres), mais crée un vrai centre attractif et vivant
- crée une complémentarité tram et ligne express 50.

Certes, des arbres, implantés dans un désert vert non entretenu au milieu de l'allée des Comtes, devront être retirés, mais une promenade boisée pourra être aménagée parallèlement aux voies ferrées, entre les rues du Réseau et des Petites Fermes.

Pour libérer l'emprise des travaux, seule une entreprise artisanale de menuiserie serait déconstruite, mais pourrait être relocalisée dans la ZA des Forges.

Ce tracé offrirait aussi l'opportunité d'une correspondance avec une future halte ferroviaire sur la ligne TER.

## ■ Des questions sensibles à traiter

1- La nécessité de réparer les erreurs de la première phase du tram.

La nécessité d'une double voie de tram entre la station Romains et la rue de la Charmille est indiscutable, pour adapter la fréquence du tram à une demande étendue jusqu'à Wolfisheim (tram toutes les 6 minutes ailleurs, 10 minutes à Koenigshoffen). Il convient donc d'achever la mise en œuvre de l'alignement du côté pair de ce tronçon de la route des Romains.

Le carrefour à l'entrée du quartier devrait aussi permettre aux véhicules sortant de la bretelle autoroutière de se diriger tout droit vers la rue de l'Abbé-Lemire.

2- La conception du futur parking-relais d'Eckbolsheim est à figer d'urgence.

Une modification du PLUi est en cours pour créer une zone artisanale sur l'emplacement prévu, alors même que le parking-relais est essentiel pour capter un maximum de voitures sur l'A351 où le trafic augmentera avec l'ouverture du GCO.

Ne reproduisons pas les erreurs et errements du passé, l'APEK espère transparence, concertation, approfondissement des projets et vision globale. »

## **Extension du Tram F : Ne pas privilégier l'allée des Comtes**

**Dany LITT, habitant de Koenigshoffen :**

« L'association APEK, à travers son président, Joseph CHUCRI, s'est positionnée sur le tracé de l'extension du tram F. L'association APEK ne représente pas les habitants de Koenigshoffen. Les contributeurs à la concertation publique réglementaire se sont prononcés à 10 % pour le tracé du tram rue des Comtes que défend l'association APEK, alors que plus de 40 % des contributeurs sont favorables au tracé rue de l'Engelbreit/rue Virgile et plus de 40 % pour le tracé par la route des Romains. (Renseignement reçu de l'équipe technique lors de la dernière rencontre le 18 février 2021 au Centre Administratif).

L'APEK ne parle à aucun moment des dizaines de familles qui risquent d'avoir un tram traversant à 7 mètres de hauteur la voie ferrée et qui passerait au niveau de leurs fenêtres du 1<sup>er</sup> ou 2<sup>e</sup> étages.

Cette association a une position, ce qui est respectable, mais ne parle pas au nom des habitants du quartier. Nous espérons que les décideurs ne sont pas dupes.



Un tram pour tous

Christine HEBTING, présidente de Koenigshoffen Demain :

« À travers les deux points de vue parus récemment, il semble que les signataires ou certaines associations ne comprennent pas que le barycentre du quartier de Koenigshoffen est en train de se déplacer depuis ces trois dernières années en renforçant une centralité de quartier entre Gruber et la rue de la Chartreuse/route des Romains. Ce secteur phare de Koenigshoffen, en plein développement, avec notamment la prochaine Maison des services au public au parc d'activité Gruber, mais aussi la Poste, le petit Auchan, les projets immobiliers Chartreuse, Secret Garden, la nouvelle école et le futur Collège Ouest rue Jean-Mentelin méritent bien d'être desservi par le tram, sans compter tous les habitants du Sud-Ouest denses de Koenigshoffen.

La station "Comtes" actuelle est au pied de l'école des Romains, où vont les enfants de tout le quartier Est de Koenigshoffen. La station "Ducs d'Alsace" dessert aussi le Nord de cette partie de Koenigshoffen. La V1 passe donc déjà par un secteur relativement bien desservi.

Monsieur Yoav Shemer, président de Koenigsauvert, aurait décidé pour tous que le tracé V1 est le meilleur. Monsieur Joseph Chucru de l'APEK milite également pour la V1. Tous les deux avancent des arguments techniques anciens voire périmés qui n'étaient pas fournis par la municipalité à tous dans le cadre de la concertation. De plus, Monsieur Joseph Chucru se permet de faire prendre une position au Conseil de quartier alors qu'il n'en fait plus partie depuis des années.

Pourquoi mettre la pression par les DNA, alors que la concertation vient de se terminer le 18 février en permettant à tous de s'exprimer sereinement ? Quels sont la représentativité, la légitimité et l'objectif de ces associations dans ces prises de position ? Elles ont fait part toutes les deux de leur position dans les registres écrits et numériques. N'est-ce pas suffisant ? Pourquoi ces associations auraient un poids plus fort que d'autres et notamment plus fort que les nombreux habitants qui se sont exprimés ?

Nous espérons que le pilier démocratique de la nouvelle municipalité sera bien vivant à l'heure du choix par tous les habitants de la meilleure variante de ce projet emblématique pour Koenigshoffen, mais exprimons ici de vives inquiétudes. »

DNA - Mardi 2 Mars 2021



## **Tram vers l'ouest**

**Daniel UMECKER, habitant de Koenigshoffen :**

« Suite aux propositions de l'association APEK et Koenigs au Vert proposant la variante 1 pour l'extension du tram vers l'ouest, je considère que cette variante ne renforcera pas le système de déplacement et ne permettra pas l'accès à un grand nombre d'habitants à la Poste, à Gruber et aux petits commerces.

Cette variante ne privilégie en aucun cas l'écologie, ni le bien-être des habitants. Le tram passerait devant les fenêtres du 2<sup>e</sup> étage des immeubles, certaines personnes et entreprises seraient expropriées et des espaces verts dont un noyer plus que centenaire seraient supprimés.

Tout cela est totalement contraire à l'un des objectifs de notre municipalité. »

## **Annexe 2**

**Bilan de la concertation publique préalable au projet  
d'extension du réseau tram vers l'Ouest de la  
l'agglomération strasbourgeoise (janvier-février 2021)**

## **1. Considérations générales sur le déroulement et le bilan de la concertation**

La mise en œuvre de cette procédure de concertation publique, conformément aux dispositions prévues par les articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'urbanisme, a permis au maître d'ouvrage, l'Eurométropole de Strasbourg, d'engager un véritable dialogue avec les habitants et les usagers concernés par le projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise et d'avoir une écoute des préoccupations et des attentes du public vis-à-vis de ce projet.

Elle a permis d'aborder l'examen de certaines composantes particulières du projet et plus généralement des problématiques liées aux quartiers de Koenigshoffen, du Hohberg, d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, notamment :

- les opportunités d'opérations d'urbanisme projetées sur le secteur (requalification du Hohberg, zone d'activité Grüber, extension de la ZA d'Eckbolsheim, projets d'urbanisation à Wolfisheim, entre autres),
- le nombre et la localisation des futures stations de tram projetées dans le cadre de l'extension de la ligne de tram vers l'Ouest,
- l'emplacement et la configuration du futur pôle d'échange multimodal Ouest,
- les opportunités de réorganisation du plan de circulation automobile ainsi que les opportunités de densification du maillage du réseau cyclable et de réorganisation des liaisons bus.

Cette concertation s'est déroulée dans un climat général constructif. Elle a associé un public divers dans le cadre des ateliers de concertation, d'une réunion publique et des permanences organisées dans les quartiers strasbourgeois et les communes concernés par le projet.

Le service de l'Eurométropole Tramway et Grands Projets, pilote de la concertation et futur maître d'ouvrage des études d'avant-projet à venir, a exposé en détail au moyen de supports visuels lors de chacune de ces différentes réunions :

- Les enjeux et objectifs majeurs du projet,
- Les objectifs de la concertation et son périmètre,
- Les caractéristiques des trois variantes de tracés de l'infrastructure tramway depuis la station terminus actuelle « Comtes » jusqu'à la commune de Wolfisheim,
- Les modalités pratiques de participation du public à la concertation.

Le dispositif de recueil d'informations mis en œuvre a permis de recueillir 263 avis écrits, sur les variantes de tracés et les stations envisagés, mais aussi sur le projet global d'aménagement lié à l'extension du tramway :

- Nombre d'avis recueillis sur le site internet [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) : 122
- Nombre d'avis recueils par mail à l'adresse [ProjetTramOuest@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramOuest@strasbourg.eu) : 91
- Nombre d'avis recueillis sur les registres papier : 43
- Nombre d'avis recueillis par courrier : 6
- Parmi les contributions, 10 d'entre elles ont été transmises par les associations de quartier ou thématiques (mobilité).

De façon générale, il convient de souligner l'intérêt manifesté pour ce projet et pour son caractère structurant en termes de liaisons inter quartiers à l'échelle de la ville de Strasbourg, aussi à l'échelle métropolitaine par l'amélioration des liaisons intercommunales de l'Ouest strasbourgeois.

On peut retenir de cette concertation que le projet de desserte de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise par le tramway qui a été présenté répond à une réelle attente du public et que les objectifs généraux de cette opération ont été approuvés par la quasi-totalité des intervenants.

Quelques observations rapportent néanmoins des avis négatifs sur les modalités de concertation, notamment :

- le fait que cette concertation, organisée en concordance avec les consignes sanitaires liées à la pandémie de Covid-19 en vigueur à l'époque, excluait les personnes les plus fragiles qui n'ont pas accès à l'informatique et à internet, notamment à l'occasion de la réunion publique en visio-conférence,
- la durée de la concertation, parfois jugée trop courte,
- l'absence de referendum portant sur le choix du tracé,
- le fait que certains propos pourraient laisser penser que le choix de variante a été fait par l'Eurométropole en amont de la concertation, remettant ainsi en cause le poids de l'avis des habitants,
- la présence de commentaires répétés sur le forum du site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu),
- l'absence de mise à disposition du public des études antérieures relatives au projet.

A cet égard, l'Eurométropole précise que les modalités de la concertation publique, dont sa durée, ont été approuvées par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2020. Il est aussi rappelé que l'organisation d'une réunion publique en présentiel n'était pas autorisée par l'État au cours de la période de concertation du projet. Néanmoins, la tenue de 6 permanences au Centre administratif de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, siège de la concertation, et sur les lieux du projet (Koenigshoffen, Mairie d'Eckbolsheim et Mairie de Wolfisheim) a permis aux habitants de s'exprimer largement en présentiel. Les 5 registres d'observation mis à disposition du public, ainsi que l'adresse postale ont permis au public de faire part de leurs observations sans passer par l'outil informatique.

Ainsi, il a été constaté que la fréquentation des ateliers et permanences, ainsi que le nombre d'observations émises ont été au moins aussi importants que ceux connus lors de concertations antérieures à la crise, pour des projets comparables.

## **2. Éléments du bilan de la concertation relatifs aux objectifs généraux du projet**

### **2.1. Rappel des objectifs du projet**

Les objectifs du projet fixés par l'Eurométropole de Strasbourg et annoncés au public en préalable à la concertation sont les suivants :

- favoriser la desserte maillée du territoire Ouest de Strasbourg en améliorant et diversifiant les systèmes de déplacement assurant l'accessibilité des zones d'habitat et d'activité du quartier de Koenigshoffen et des communes riveraines 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,
- multiplier les potentialités de desserte du territoire par la création de plusieurs points de connexion avec d’autres lignes de déplacement (maillage avec la ligne D du tramway à la station « Poteries » ainsi qu’avec le TSPO à Wolfisheim),
- desservir indirectement ou créer des connexions avec d’autres secteurs aujourd’hui en mutation et notamment au regard des projets de rénovation urbaine (PRU) des quartiers strasbourgeois de HautePierre,
- densifier le maillage du réseau cyclable sur l’ensemble du secteur desservi et renforcer les liaisons inter quartiers et intercommunales,
- contribuer à la réhabilitation du cadre de vie dans les espaces desservis par une requalification paysagère de qualité du corridor et des espaces publics empruntés par le tramway en contribuant à l’amélioration des facteurs de l’environnement urbain, notamment en termes de qualité de l’air et d’îlots de fraîcheur,
- inscrire le tramway comme vecteur de dynamisation et de développement urbain respectueux de l’environnement.

## **2.2. Les observations du public et les réponses de l’Eurométropole de Strasbourg**

Environ 30 contributions concernent les objectifs du projet. Si certaines d’entre elles n’approuvent pas le projet, la très grande majorité adhèrent aux objectifs de l’extension du réseau de tramway vers l’Ouest strasbourgeois jusqu’à Wolfisheim.

- Les oppositions principales au projet s’expriment par le fait que, selon leurs contributeurs :
  - le réseau de bus actuel serait suffisant. La commune de Wolfisheim est déjà desservie par le bus. Il en est de même pour la cité du Hohberg. L’offre de transport actuelle serait suffisante et le prolongement au-delà des Poteries n’est pas nécessaire : les bus sur l’A351 sont suffisants, ainsi que le bus de rocade sur la future VLIO,
  - le tram va encore dégrader la circulation sur la route des Romains,
  - les nuisances sonores des automobiles et des bus sont déjà importantes sur la route des Romains,
  - la mise en place des carrefours à feux le long du tram contribuera à la création d’embouteillages et à l’augmentation de la pollution
  - il manque déjà des places de stationnement sur la route des Romains,
  - le projet nécessitera des abattages d’arbres,
  - la durée des travaux favorise la fermeture des commerces,
  - le budget consacré à cette extension pourrait être utilisé à réhabiliter le bâtiment du parc d’activité Grüber en y relogant les sans-papiers et en y aménageant une crèche et une médiathèque,
  - le projet ne desserve pas réellement le centre des communes d’Eckbolsheim et de Wolfisheim,
  - une partie de Koenigshoffen ne sera pas desservie quelle que soit la variante retenue,
  - le futur temps de parcours en tram vers la gare soit sensiblement identique par rapport au bus actuel (environ 30min).
- Les contributions en faveur du projet se sont exprimées très majoritairement. Les habitants et associations du secteur du projet y voient de nombreux intérêts comme celui de permettre aux

habitants de l'Ouest et de la 2<sup>ème</sup> couronne de rentrer dans Strasbourg, relier les habitants de Koenigshoffen, Eckbolsheim et Wolfisheim au réseau tram, ou encore le fait que le projet favorisera un accès rapide au centre-ville. Certaines questions ont toutefois été posées :

- Quelles sont les prévisions de fréquentation de l'extension ?
  - Une liaison directe entre la Gare centrale et l'entrée de Koenigshoffen et une liaison directe entre les Forges et la Gare centrale peuvent-elles être mises en place ?
  - L'extension entre Poteries et Wolfisheim est-elle nécessaire, sachant qu'il y a peu de bâtiments le long de ce tronçon ?
  - Quelle alternative à la route des Romains pour le trafic automobile ? Une limitation à 30 km/h est-elle envisageable sur certains tronçons ?
  - Quels équipements sont prévus en périphérie pour le stationnement près de la future extension de la ligne F ?
  - L'extension de la ligne F modifiera-t-elle la ligne bus 4 ?
  - Quelle est la fréquentation actuelle du P+R Poteries ?
  - Quelle est la durée des travaux et la plage horaire de ces derniers ?
- Une contribution relève que le SCOTERS n'est pas cité comme document de référence de la planification dans la plaquette présentant le projet d'extension du tramway vers l'Ouest de l'agglomération.

#### → Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Selon les variantes de tracés, le projet desservira entre 24 000 et 26 000 personnes (population, emplois, scolaires) à court terme, et entre 27 000 et 32 000 personnes à l'horizon 2030. Ce potentiel justifie largement le prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération. L'estimation de la fréquentation sera réalisée sur la base des études d'avant-projet, qui seront engagées en 2021.
- Les liaisons directes entre l'entrée de Koenigshoffen d'une part, et la zone d'activité des Forges d'autre part, existent déjà, respectivement par les lignes de tram A et D (station Dante), et la ligne tram F (station Comtes). Néanmoins, selon les variantes de tracés de l'extension du réseau tram vers l'Ouest, la desserte de la zone d'activité des Forges pourrait être améliorée par l'implantation d'une station à son entrée Sud. Le cœur du quartier de Koenigshoffen sera également desservi et relié au centre-ville strasbourgeois.
- L'extension au-delà des Poteries, dont le potentiel est estimé à près de 9 000 personnes, habitants des communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, mais aussi salariés de la ZA d'Eckbolsheim, est également nécessaire dans le cadre de l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à l'entrée de la commune de Wolfisheim. Ce pôle d'échange permettra aux habitants de l'Ouest de l'agglomération, en provenance des communes d'Ittenheim, Oberschaeffolsheim, Achenheim et Breuschwickersheim d'accéder à un réseau de transport public performant en direction du centre-ville de Strasbourg.
- Selon les variantes de tracés, l'impact sur le trafic automobile de la route des Romains, mais aussi des rues adjacentes, ne sera pas identique. Le plan de circulation associé à la variante retenue, ainsi que les charges de trafic seront étudiées en avant-projet (2021) et soumis à l'avis du public en 2022 lors de l'enquête publique. Certaines portions de la route des Romains, de même que d'autres rues adjacentes, pourront faire l'objet d'aménagements visant à limiter la vitesse des automobiles, sans pénaliser la circulation des bus et le confort des voyageurs.

- 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 sont maintenues, en particulier près des commerces. Au terminus de la ligne, un P+R, dont les dimensions restent à préciser, sera créé pour permettre aux habitants de l'Ouest de l'agglomération d'accéder aisément au réseau tram et d'éviter ainsi un encombrement supplémentaire des places de stationnement dans les quartiers.
- Chaque projet d'extension du réseau tram constitue en général une occasion de restructurer le réseau bus qui l'accompagne. Cette règle s'appliquera également à ce projet. L'ensemble des lignes de bus concernées seront ainsi restructurées avec pour objectifs de maintenir une desserte fine des territoires tout en apportant une complémentarité avec le nouveau réseau tram. Ces éléments seront étudiés en avant-projet (2021) et soumis à l'avis du public en 2022 lors de l'enquête publique.
- Le P+R des Poteries, situé au terminus actuel de la ligne D du tram, a une fréquentation plutôt élevée. Il sert néanmoins aux habitants des Poteries en tant que parking de proximité, ce qui tronque quelque peu l'analyse de sa fréquentation. A l'occasion du projet tramway, son avenir en tant que P+R pourra être réinterrogé.
- Le début des travaux est envisagé à l'horizon fin 2022-début 2023, pour une mise en service fin 2025, soit environ 3 ans de travaux réalisés les jours ouvrés entre 8h et 18h. Néanmoins, certains travaux devront avoir lieu de nuit, afin de limiter les impacts sur la circulation et les accès aux quartiers en journée. Un dispositif d'information spécifique sera mis en place tout au long des travaux.
- Le projet d'extension du tram vers l'Ouest de l'agglomération répond bien aux objectifs et orientations du SCOTERS, à savoir : favoriser la desserte maillée du territoire Ouest de Strasbourg en améliorant et diversifiant les systèmes de déplacement assurant l'accessibilité des zones d'habitat et d'activité du quartier de Koenigshoffen et des communes riveraines.

### **3. Éléments du bilan de la concertation relatifs aux variantes de tracés**

#### **3.1. Rappel des variantes de tracés soumis à la concertation**

Sur le tronçon strasbourgeois, jusqu'à la station "Poteries" située à l'intersection entre la route des Romains et l'avenue François Mitterrand, trois variantes de tracé ont été présentées à la concertation :

- V1 - Après la station "Comtes", le tracé bifurque vers le Nord sur l'allée des Comtes. Il se dirige ensuite vers l'Ouest sur la rue Geroldseck, traverse la voie ferrée et rejoint la rue Virgile. Il se poursuit sur la route des Romains jusqu'à la station "Poteries",
- V2 - Après la station "Comtes", le tracé continu sur la route des Romains, puis emprunte la rue de l'Engelbreit vers le Nord. Il bifurque vers l'Ouest sur la rue Virgile, et rejoint la route des Romains, qu'il emprunte jusqu'à la station "Poteries",
- V3 - Après la station Comtes, le tracé continue sur la route des Romains jusqu'à la station "Poteries".

Trois à quatre nouvelles stations seraient créées sur ce tronçon d'un linéaire d'environ 2,3 km.

Sur le tronçon compris entre la station strasbourgeoise "Poteries" et le futur terminus "VLIO", l'infrastructure longerait la route de Wasselonne sur le ban communal d'Eckbolsheim avant d'effectuer son terminus en interface direct avec la futur VLIO par l'aménagement d'un pôle multimodal.

### 3.2. Les observations du public et réponses de l'Eurométropole de Strasbourg

Nombre d'interventions en faveur de la variante V1 : 26

Nombre d'interventions en faveur de la variante V2 : 57

Nombre d'interventions en faveur de la variante V3 : 68

<b>Synthèse des observations relatives à la variante V1 :</b>	
<p><b>En faveur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V1 évitera la dégradation de la route des Romains pour les piétons et cyclistes.</li> <li>- V1 desservira la cité du Hohberg tout en préservant la route des Romains.</li> <li>- V1 permettra de renforcer le lien entre les deux groupes scolaires de Koenigshoffen et améliorera la liaison vers le centre socio-culturel Camille Claus.</li> <li>- V1 permettra une meilleure desserte de la zone d'activité des Forges.</li> <li>- V1 augmentera l'offre de transport sur les lignes 29 et 50.</li> </ul>	<p><b>En défaveur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V1 concentre un maximum de points faibles (potentiel plus faible, réaménagement de l'allée des Comtes, ouvrage d'art rue du Rail, impact sur la rue du Chemin de Fer, coût, acquisitions foncières).</li> <li>- V1 passera à proximité des immeubles de la cité SNCF et nécessitera la suppression d'espaces verts et jardins ouvriers, ainsi que d'entreprises.</li> <li>- V1 sera moins sécurisant qu'aujourd'hui pour les cyclistes sur l'allée des Comtes.</li> <li>- V1 ne desservira pas le centre de Koenigshoffen et modifiera l'allée des Comtes.</li> <li>- V1 emmènera directement les usagers au centre-ville au détriment des commerces de proximité de la route des Romains.</li> <li>- V1 comporte des courbes serrées pour le tram.</li> <li>- Le Hohberg est déjà desservi par la ligne D, la ligne 4 et la ligne 50.</li> </ul>

<b>Synthèse des observations relatives à la variante V2 :</b>	
<p><b>En faveur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V2 sera un bon compromis. Elle permettra de relier tous les quartiers.</li> <li>- Le potentiel de V1 sera plus élevé et desservira mieux les équipements du quartier.</li> <li>- V2 desservira davantage la centralité de Koenigshoffen et ses équipements, ainsi</li> </ul>	<p><b>En défaveur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V2 comporte des courbes serrées pour le tram.</li> <li>- V2 nécessitera des abattages d'arbres.</li> <li>- V2 sera plus long avec des virages qui pénaliseraient le temps de parcours.</li> <li>- Le Hohberg est déjà desservi par la ligne D, la ligne 4 et la ligne 50.</li> </ul>



<p>que l'Ouest du quartier, l'EPHAD de la rue de l'Engelbreit, le Sud de la ZA des Forges, le site Grüber, le secteur Mentelin et le Hohberg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V2 ne nécessitera pas d'ouvrage d'art et peu d'acquisitions foncières.</li> <li>- V2 n'impactera pas les immeubles de la cité SNCF.</li> <li>- V2 permettra le réaménagement et l'embellissement paysager de la rue de la rue del'Engelbreit.</li> </ul>	
---	--

<b>Synthèse des observations relatives à la variante V3 :</b>	
<p><b>En faveur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V3 sera l'occasion de repenser la route des Romains (circulation et aménagements pour les cyclistes) où les différents modes de transport cohabitent très mal et où la végétation est rare.</li> <li>- V3 desservira davantage la centralité de Koenigshoffen : la futur école rue Jean Mentelin, la rue des Capucins, les commerces de la route des Romains, le groupe scolaire du Hohberg.</li> <li>- V3 qui serait la plus courte et la plus rapide.</li> <li>- Les secteurs des Forges et du Hohberg sont déjà desservies par le tram (Dante et Marcel Rudloff). Le Hohberg serait desservi par une station implantée au carrefour route des Romains / rue Virgile.</li> <li>- V3 apporterait une meilleure fluidité de circulation du tram en accompagnant l'axe commercial de Koenigshoffen par une desserte plus rapide.</li> <li>- V3 minimiserait les acquisitions foncières.</li> <li>- V3 est la variante la moins coûteuse.</li> </ul>	<p><b>En défaveur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La route des Romains est trop étroite.</li> <li>- Le tram devrait circuler en voie unique ou en site banalisé, ce qui représente des inconvénients sur ses performances.</li> <li>- V3 engendrerait la suppression du stationnement.</li> <li>- V3 a le potentiel le plus faible.</li> <li>- V3 impactera l'accessibilité automobile de la route des Romains et de ses commerces.</li> <li>- Le PLU indique que la route des Romains comporte de nombreuses cavités.</li> <li>- V3 est compliqué pour l'insertion de la plateforme et dessert moins d'habitants.</li> <li>- V3 ne desservira pas le Hohberg et la ZA des Forges.</li> </ul>

<b>Variantes de tracés : positionnement des associations ayant contribué à la concertation</b>			
	<b>Variante 1 « Comtes »</b>	<b>Variante 2 « Engelbreit »</b>	<b>Variante 3 « Romains »</b>
<b>CADR67</b>		X	
<b>Koenigs au Vert</b>	X		
<b>ARBRES</b>	Pas d'avis sur les variantes de tracés		
<b>Stick</b>			X
<b>TC Alsace</b>		X	
<b>Astus</b>		X	

<b>JSK-VCM</b>	X	X	
<b>Collectif rue du Rail et environs</b>			X
<b>APEK</b>	X		
<b>AHK</b>		X	
<b>Bilan</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>

– **Autres contributions ne concernant pas les variantes V1, V2 et V3 :**

- Un habitant de Koenigshoffen mentionne qu'une 4<sup>ème</sup> variante pourrait être proposée : il s'agit de l'extension de la ligne D vers l'Ouest d'une part, et vers l'Est jusqu'au carrefour entre la rue Virgile et la route des Romains. La desserte de Koenigshoffen serait assurée par une extension de la ligne F jusqu'au gymnase Herrade via l'allée des Comtes.
- Une habitante suggère une variante de tracé passant par la route des Romains puis la rue César Julien (mise en sens unique), puis la rue Virgile.

→ **Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :**

En préalable, l'Eurométropole précise que la ligne D est la 2<sup>ème</sup> ligne la plus fréquentée du réseau de tramway strasbourgeois. Une extension de cette ligne à la fois vers l'Ouest (Eckbolsheim-Wolfisheim) et vers l'Est (Koenigshoffen) ne paraît pas être adaptée à une exploitation optimale du réseau. Par ailleurs, prolonger les lignes D et F, sans interconnexion, ne permet pas d'assurer une unité du quartier de Koenigshoffen.

Les descriptifs des différentes variantes soumises à la concertation et les diverses contributions du public permettent de les analyser de façon synthétique dans le tableau des pages suivantes.

 Très favorable

 Plutôt favorable

 Plutôt défavorable

 Défavorable

Critères	Variante 1 « Comtes »	Variante 2 « Engelbreit »	Variante 3 « Romains »
<b>Insertion tramway (hors ouvrages)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Insertion très difficile rue du Rail et rue du Chemin de Fer.</li><li>– Le reste du tracé ne pose pas de difficulté particulière.</li><li>– Point d'attention au droit des serres Tropix.</li><li>– Suppression d'espaces verts, jardins et arbres sur l'allée des Comtes, au droit de la rue du Rail et sur la rue Virgile. Nouvelles plantations possibles sur la majorité du tracé.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Insertion difficile sur la route des Romains sur le tronçon entre l'allée des Comtes et la rue de l'Engelbreit.</li><li>– Le reste du tracé ne pose pas de difficulté particulière.</li><li>– Point d'attention au droit des serres Tropix.</li><li>– Suppression d'arbres sur la rue Virgile. Nouvelles plantations possibles sur la majorité du tracé.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Insertion très difficile sur la totalité de la route des Romains.</li><li>– Suppression d'arbres tout au long du tracé. Possibilité de plantations nouvelles assez limitée.</li></ul>
<b>Ouvrages d'art</b>	<p>Création d'un ouvrage d'art important (tram et modes actifs) qu'il soit sous forme d'un pont ou d'un tunnel. Impact fort sur le secteur rue du Rail, rue du Chemin de Fer et les entreprises de la ZA du Chemin du Cuivre.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Réaménagement pont des Romains sans reconstruction de l'ouvrage.</li><li>– Création d'un ouvrage d'art plus léger dédié aux modes actifs au droit de la rue du Rail.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Réaménagement pont des Romains sans reconstruction de l'ouvrage.</li><li>– Création d'un ouvrage d'art plus léger dédié aux modes actifs au droit de la rue du Rail.</li></ul>

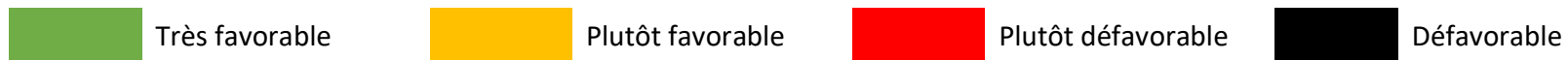
 Très favorable

 Plutôt favorable

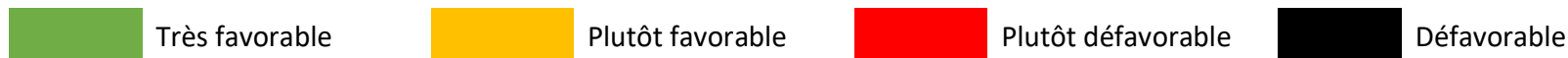
 Plutôt défavorable

 Défavorable

Critères	Variante 1 « Comtes »	Variante 2 « Engelbreit »	Variante 3 « Romains »
Desserte (potentiel)	Quelques soient les variantes de tracés, les potentiels de desserte à court et moyen termes sont sensiblement identiques.		
Desserte (quartiers)	Desserte optimale du secteur Nord-Est de Koenigshoffen, de la ZA des Forges, du Hohberg. Desserte moins bonne du secteur Grüber, Nord-Est d'Eckbolsheim.	Desserte optimale du secteur Sud-Est de Koenigshoffen, de Grüber, de la ZA des Forges, du Hohberg et du Nord-Est d'Eckbolsheim. Desserte moins bonne du secteur Nord-Est de Koenigshoffen.	Desserte optimale du Sud de Koenigshoffen, de Grüber et d'Eckbolsheim. Ne dessert pas le secteur Hohberg et Forges.
Impacts circulation	Pas de grosse difficulté identifiée entre allée des Comtes et l'intersection entre la rue Virgile et la route des Romains (des mises en sens uniques sont possibles selon le besoin). Pas de marges de manœuvre sur la suite du tracé.	<ul style="list-style-type: none"><li>– Impact significatif sur le carrefour allée des Comtes – route des Romains, rue du Schnokeloch.</li><li>– Pas de marges de manœuvre sur la route des Romains.</li><li>– Pas de difficulté identifiée sur la rue Virgile (des mises en sens unique sont possibles selon le besoin).</li></ul>	Impact très important sur la totalité de la route des Romains.
Impacts stationnement	Impact stationnement limité (rue Virgile en partie et secteur résidentiel Géroldseck). A priori	Toute suppression sur la Route des Romains est délicate d'autant que peu d'alternatives	Toute suppression significative du stationnement serait difficilement acceptable. Peu



Critères	Variante 1 « Comtes »	Variante 2 « Engelbreit »	Variante 3 « Romains »
	compensable via les (faibles) marges de manœuvres existantes. Des possibilités de restitution identifiées (rue Horace, rue Virgile, etc.)	existent. La section de la rue de l'Engelbreit empruntée offre un peu plus de souplesse. Des possibilités de restitution identifiées (rue de l'Engelbreit, rue Horace, rue Virgile, etc.)	de possibilités de restitution identifiées.
<b>Opportunités modes actifs</b>	Possibilités d'aménagements d'itinéraires cyclables le long du corridor tram, en pistes ou en bandes cyclables selon les tronçons. Des trottoirs à maintenir accessibles (min 2m) sur tout le linéaire	Possibilités d'aménagements d'itinéraires cyclables le long du corridor tram, en pistes ou en bandes cyclables selon les tronçons. Des trottoirs à maintenir accessibles (min 2m) sur tout le linéaire	Nécessité d'un aménagement cyclable dédié sur tout le linéaire quasiment impossible à satisfaire (mixité vélo/ VP difficilement acceptable). Des trottoirs à maintenir accessibles (min 2m) sur tout le linéaire. 800m à la densité commerciale forte, pouvant encourager à l'élargissement des trottoirs.
<b>Intermodalité et intégration TC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Intermodalité au P+R Poteries.</li> <li>– Adaptations du réseau bus à prévoir mais peu de doublons avec des lignes existantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Intermodalité au P+R Poteries.</li> <li>– Adaptations du réseau bus à prévoir mais peu de doublons avec des lignes existantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Intermodalité au P+R Poteries.</li> <li>– Adaptations du réseau bus à prévoir (doublons avec des lignes existantes).</li> <li>– Les contraintes sur la route des Romains peuvent laisser espérer un plus grand</li> </ul>



Critères	Variante 1 « Comtes »	Variante 2 « Engelbreit »	Variante 3 « Romains »
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 2 virages tramway à angle droit (allée des Comtes Sud et Nord).</li> <li>– 2 rampes (ouvrage d'art).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 2 virages tramway à angle droit (rue de l'Engelbreit Sud et Nord).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>report modal vers le tramway.</li> <li>– Route des Romains en courbe douce</li> </ul>
<b>Temps de parcours</b>	Quelques soient les variantes de tracés, les temps de parcours sont sensiblement identiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>– « Comtes » vers la Gare centrale : environ 10 minutes</li> <li>– Hohberg-Koenigshoffen vers la Gare centrale : environ 20 min</li> <li>– Eckbolsheim vers la Gare centrale : environ 25 min</li> <li>– Wolfisheim vers la Gare centrale : environ 30 min</li> </ul>		
<b>Coût d'investissement (hors foncier, réseaux, études)</b>	Environ 49 M€HT + environ 30 M€HT (tronc commun « Poteries-Wolfisheim »)	Environ 49 M€HT + environ 30 M€HT (tronc commun « Poteries-Wolfisheim »)	Environ 40 M€HT + environ 30 M€HT (tronc commun « Poteries-Wolfisheim »)
<b>Coût d'exploitation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Directement lié au temps de parcours.</li> <li>– Coût de maintenance d'un ouvrage important à prendre en compte</li> </ul>	Directement lié au temps de parcours	Directement lié au temps de parcours
<b>Foncier</b>	Potentiel foncier disponible mais au prix de déplacements d'entreprises situées sur la ZA du Chemin du Cuivre.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Des choix de fonctionnalité à faire Route des Romains au droit de la rue du Schnokeloch, dus à un foncier très contraint.</li> </ul>	Opportunités foncières très faibles sur la quasi-totalité du tracé qui nécessitent des choix drastiques pour l'insertion.



Très favorable



Plutôt favorable



Plutôt défavorable



Défavorable

Critères	Variante 1 « Comtes »	Variante 2 « Engelbreit »	Variante 3 « Romains »
		– Ailleurs, un potentiel foncier disponible et raisonnablement atteignable dont l'insertion tirerait un grand bénéfice	

Au regard des différentes contributions en faveur ou défaveur de chacune des variantes et de l'analyse multicritères précédente, le tableau de synthèse ci-dessous peut être construit.

● Très favorable    ● Plutôt favorable    ● Plutôt défavorable    ● Défavorable

Critères	Variante 1 « Comtes »	Variante 2 « Engelbreit »	Variante 3 « Romains »
Insertion tramway (hors ouvrages)	●	●	●
Ouvrages d'art	●	●	●
Desserte (potentiels)	●	●	●
Desserte (quartiers)	●	●	●
Impacts circulation	●	●	●
Impacts stationnement	●	●	●
Opportunités modes actifs	●	●	●
Intermodalité et intégration TC	●	●	●
Temps de parcours	●	●	●
Coût d'investissement *	●	●	●
Coût d'exploitation	●	●	●
Foncier	●	●	●
<b>Bilan – Analyse multicritères</b>	●	●	●

\* hors foncier, réseaux, études

En synthèse :

- Les variantes 1 et 2 desservent mieux le quartier du Hohberg, ce qui constitue un enjeu fort du projet, au regard du nombre d'habitants à desservir.
- La variante 3 semble desservir au mieux la centralité constituée par la route des Romains entre les serres « TROPIX » et le pont SNCF, mais son insertion très consommatrice d'emprise publique risque d'asphyxier les fonctions commerciales de la voie, tout en ne prédisposant pas à une bonne robustesse du réseau tramway envisagé.
- La variante 1 présente également la difficulté d'insertion d'un ouvrage de franchissement des voies SNCF de 250m de longueur entre les collectifs à l'Est des voies ferrées et les entreprises à délocaliser du quartier étroit et resserré à l'Ouest des voies ferrées.



- La variante 2 permet d'une part d'éviter cette insertion difficile, de desservir la zone prometteuse du parc Grüber et l'entrée d'Eckbolsheim de part et d'autre de la route des romains, de bien desservir naturellement le Hohberg. Son insertion sur la rue de l'Engelbreit permettra d'accompagner les mutations à venir entre la centralité de la route des Romains et le quartier des Forges. Le projet tramway mené sur cette variante inclura un franchissement pour les modes actifs au niveau de la rue du rail venant « recoudre » l'Est et l'Ouest des voies ferrées. Par ailleurs, un projet d'apaisement de la route des Romains venant compléter sa requalification entre le pont SNCF et les serres « TROPIX » accompagnera l'opération tramway de sorte que les différentes composantes du quartier de Koenigshoffen soient traitées avec toute l'équité requise.

Cette analyse multicritère conduit l'Eurométropole à privilégier la variante V2 dont les caractéristiques précises seront l'objet des études d'avant-projet.

#### **4. Éléments du bilan de la concertation relatifs aux problématiques d'insertion urbaine de l'infrastructure tramway, d'aménagements et d'usages de domaine public par les différents modes de déplacements**

##### **4.1. Rappel caractéristiques d'insertion présentés lors de la concertation**

Sur le tronçon strasbourgeois, jusqu'à la station "Poteries" située à l'intersection entre la route des Romains et l'avenue François Mitterrand, trois variantes de tracé ont été présentées à la concertation :

- V1 - Après la station "Comtes", le tracé bifurque vers le Nord sur l'allée des Comtes. Il se dirige ensuite vers l'Ouest sur la rue Geroldseck, traverse la voie ferrée et rejoint la rue Virgile. Il se poursuit sur la route des Romains jusqu'à la station "Poteries",
- V2 - Après la station "Comtes", le tracé continu sur la route des Romains, puis emprunte la rue de l'Engelbreit vers le Nord. Il bifurque vers l'Ouest sur la rue Virgile, et rejoint la route des Romains, qu'il emprunte jusqu'à la station "Poteries",
- V3 - Après la station Comtes, le tracé continue sur la route des Romains jusqu'à la station "Poteries".

Trois à quatre nouvelles stations seraient créées sur ce tronçon d'un linéaire d'environ 2,3 km.

Sur le tronçon compris entre la station strasbourgeoise "Poteries" et le futur terminus "Wolfisheim", l'infrastructure longerait la route de Wasselonne sur le ban communal d'Eckbolsheim avant d'effectuer son terminus en interface directe avec la future VLIO et le TSPO par l'aménagement d'un pôle multimodal.

##### **4.2. Les observations du public et les réponses de l'Eurométropole de Strasbourg**

Cette thématique a rassemblé 34 observations de la part du public.

- Éléments relatifs à l'infrastructure tramway et aux emplacements des stations :
  - Concernant la variante V1, il ressort de la concertation :

- un souhait exprimé par quelques habitants de voir insérer le tramway sur une voie unique ou en site banal afin de libérer la place pour les modes actifs. D'autres contributions expriment le souhait de voir insérer la plateforme tram à 100% en site propre.
  - un souhait de décaler la station Geroldseck vers l'Est, à proximité du carrefour avec l'allée des Comtes, afin de mieux desservir ce secteur de Koenigshoffen,
  - un souhait de décaler la station Forge à l'Est du carrefour entre la rue Virgile et la rue de l'Engelbreit, afin d'assurer la préservation d'arbres sur la rue Virgile et de mieux desservir le Sud de la ZA des Forges,
  - un souhait de décaler la station Virgile à proximité du centre socio-culturel Camille Clauss, afin d'en assurer une meilleure desserte,
  - un souhait d'un ajout d'une station supplémentaire sur la rue Virgile à l'Est du carrefour avec la route des Romains, afin d'assurer une meilleure desserte des habitants d'Eckbolsheim sur le secteur de la rue du Général De Gaulle.
- Concernant la variante V2, il ressort de la concertation :
- un souhait exprimé par quelques habitants de voir insérer le tramway sur une voie unique ou en site banal afin de libérer la place pour les modes actifs. D'autres contributions expriment le souhait de voir insérer la plateforme tram à 100% en site propre,
  - un souhait de maintenir une station près de l'entrée du Parc Grüber, afin d'en assurer une meilleure desserte,
  - un souhait de décaler la station Forges sur la rue de l'Engelbreit, au Sud du carrefour avec la rue Virgile, afin d'assurer la préservation d'arbres sur la rue Virgile,
  - un souhait de décaler la station Virgile à proximité du centre socio-culturel Camille Clauss, , afin d'en assurer une meilleure desserte,
  - un souhait d'un ajout d'une station supplémentaire sur la rue Virgile à l'Est du carrefour avec la route des Romains, afin d'assurer une meilleure desserte des habitants d'Eckbolsheim sur le secteur de la rue du Général De Gaulle.
- Concernant la variante V3, il ressort de la concertation :
- un souhait exprimé par quelques habitants de voir insérer le tramway sur une voie unique ou en site banal afin de libérer la place pour les modes actifs. D'autres contributions expriment le souhait de voir insérer la plateforme tram à 100% en site propre.
  - un souhait d'ajouter une station supplémentaire entre la rue de l'Engelbreit et la rue Virgile, afin d'assurer une meilleure desserte des habitants d'Eckbolsheim et de Koenigshoffen Sud.
- Concernant le tronçon Poteries-Wolfisheim, il ressort de la concertation :
- un souhait de décaler la station Jean Monnet à l'Ouest du carrefour avec la rue Jean Monnet, afin de mieux desservir l'entrée de la ZA d'Eckbolsheim et le secteur résidentiel de la commune,
  - un souhait de décaler la station ZA Eckbolsheim à proximité de la rue Emile Mathis, afin d'anticiper l'extension de la zone d'activités et le futur secteur urbanisé au Sud de la route de Wasselonne,
  - un souhait de décaler la station terminus le plus à l'Ouest possible de la VLIO, à proximité du rond-point d'entrée de Wolfisheim, afin d'améliorer la desserte des habitants de Wolfisheim. D'autres avis expriment le souhait de voir implanter le terminus au-delà, près du SDIS, et permette une extension ultérieure vers les communes de l'Ouest,

- un enjeu de préservation des entrées/sorties d'exploitations agricoles devront notamment au regard de la hauteur de la ligne électrique du tramway envers le passage des engins agricoles.
  - Une association suggère de profiter du projet pour remédier aux défaut de conception de la phase 1 de l'extension du tramway vers Koenigshoffen, à commencer par la mise à double voies tram du tronçon Charmille-Comtes, puis le prolongement de l'avenue du Cimetière afin de boucler sur la rue de Géroldseck et enfin l'ouverture du "tout droit" en sortant de la bretelle A35-A351 vers Lemire.
- Éléments relatifs à l'ouvrage de franchissement des voies ferrées au droit de la rue du Rail à Strasbourg :
  - Une grande partie des avis exprimés contre la variante V1 justifient cette position par l'impact de l'ouvrage sur les immeubles de la cité SNCF et qui nécessitera la suppression d'espaces verts et jardins ouvriers, ainsi que d'entreprises à l'Ouest des voies ferrées. Néanmoins, certaines contributions, favorables à la variante V1, relativisent l'impact de l'ouvrage rue du Rail sur les habitations du quartier, ainsi que les acquisitions foncières nécessaires à l'Ouest des voies ferrées.
  - La majorité des avis exprimés sur le sujet soutiennent l'option d'un pont par rapport à l'option tunnel. Néanmoins, certains habitants souhaitent que les études approfondissent les deux options. Quelques avis expriment le souhait d'un franchissement des voies ferrées par un tunnel en dissociant le tram des piétons et cyclistes.
  - Certains habitants, notamment d'un collectif de la rue du Rail, expriment leur avis contre tout franchissement des voies ferrées, y compris un franchissement dédié aux modes actifs.
- Éléments relatifs aux acquisitions foncières nécessaires au projet :
  - Des habitants ont exprimé le souhait de voir préserver la fonderie de cloches sur la route des Romains, le Parc Grüber et l'ancienne Poste.
  - D'autres habitants ont interrogé l'Eurométropole à propos de l'impact du projet sur les maisons du 204 au 216 route des Romains, quel que soit la variante retenue.
  - D'autres habitants s'interrogent également sur le maintien de l'emplacement réservé sur la route des Romains si V3 n'est pas retenu. Ils se demande si le PLU sera mis à jour et sous quels délais ?
  - Les propriétaires des serres Tropix ont fait part de leur opposition au projet et de leur volonté de prendre contact avec l'Eurométropole afin d'engager des discussions.
  - Certains habitants ont exprimé le souhait que les acquisitions foncières soient réalisées à l'amiable autant que possible.
  - Un habitant de Koenigshoffen aurait aimé davantage de détails sur les démolitions des habitations nécessaires à la mise en œuvre de la variante V1.
- Éléments relatifs au réseau cyclable :
  - De nombreuses contributions abordent la question de la conception des itinéraires cyclables :
    - Certaines contributions souhaitent que l'Eurométropole priorise les aménagements cyclables sur la réalisation du tramway si cela s'avère nécessaire, et même sur le maintien d'arbres existants.
    - Alors que certaines personnes considèrent que l'insertion des itinéraires cyclables peut, si besoin, se faire sur la chaussée, la très grande majorité des contributions expriment le souhait que le projet ne comporte que des pistes cyclables, et non des bandes cyclables, même si cela engendrait des

suppressions d'arbres et/ou de stationnements. Un habitant souhaite même privilégier les pistes en site propre mais pas sur le trottoir en implantant une séparation physique entre cyclistes, piétons et automobilistes par un dénivelé important.

- Les aménagements par des bandes cyclables réalisées entre la circulation et le stationnement, ne sont pas souhaités.
  - Des contributions expriment le souhait de concevoir des intersections cyclables arrondies et des aménagements homogènes par tronçon. Les pistes cyclables ne devraient comporter aucun dévers au droit des entrées cochères et les intersections devraient être conçues en plateau.
  - La gestion des feux doit permettre d'aligner les performances de la piste cyclable sur celles de la chaussée.
  - Si des aménagements cyclables ne peuvent pas être réalisés le long du corridor tramway, certaines contributions plaident en faveur d'aménagements d'itinéraires parallèles.
  - En cas d'aménagement en site banalisé pour le tramway, une priorité aux cyclistes et aux piétons est souhaitée.
- D'autres contributions apportent des éléments sur les itinéraires cyclables à compléter dans le cadre du projet tram, favorisant le rabattement vers les futures stations :
- Une association rappelle l'objectif de disposer depuis la Porte Blanche jusqu'à Wolfisheim d'un axe cyclable confortable, direct, rapide et sécurisé. A ce titre, elle souhaite un réaménagement de la route des Romains quel que soit le tracé retenu. Un habitant souhaite transformer l'axe de la rue de Geroldseck en axe cycliste majeur pour connecter la route des Romains à la Porte Blanche.
  - Une autre association demande, en cas de choix de la variante V2 :
    - sur le tronçon allée des Comtes – rue de l'Engelbreit : ne pas reproduire les aménagements avant la station Comtes qui engendrent des conflits entre piétons et cyclistes, et suggère un aménagement parallèle rue des Petites Fermes,
    - sur le carrefour route des Romains – rue du Schnokeloch : si l'aménagement est prévu en site banalisé souhaité, donner la priorité aux piétons et cyclistes,
    - sur la rue de l'Engelbreit : pistes cyclables unidirectionnelles,
    - sur la rue Virgile et la route des Romains Nord : prévoir une piste bidirectionnelle côté Nord,
    - sur la route des Romains Sud : prévoir une piste unidirectionnelle côté Sud jusqu'à la rue Henry Freney,
    - sur la route de Wasselonne : prévoir une piste bidirectionnelle côté Sud.
  - Dans le cas de la variante V3, qui garantirait la réalisation d'aménagements cyclables directs de la Porte Blanche à Eckbolsheim, le souhait est d'avoir une bidirectionnelle d'un côté et le tram de l'autre.
  - Si V2 ou V3 sont retenues, un habitant suggère un élargissement du pont des Romains ou l'ajout d'une passerelle accolée afin d'y faire passer les modes doux et éviter une voie unique tram.
  - Sur le tronçon Poteries-Terminus, une association souhaite le maintien d'une piste bidirectionnelle du même côté tout au long de l'aménagement. Une habitante souhaite des pistes cyclables unidirectionnelles sur la route des Romains entre les rues Virgile et Jean Monnet. Le Maire de Wolfisheim s'est

- exprimé en faveur de la création de liaisons cyclables performantes vers la station terminus.
- Un lien avec la piste cyclable du canal de la Bruche est souhaité, via la rue Mentelin et le projet "Chartreuse".
  - Un habitant souhaite créer une voie verte le long de l'axe Est de Wolfisheim jusqu'au canal de la Bruche.
  - Le réseau cyclable sera aussi à améliorer au centre de Wolfisheim ainsi que vers le canal, à l'entrée d'Eckbolsheim au niveau du Mc Donalds, sur la route des Romains.
- Éléments relatifs aux cheminements piétons et au rabattement vers les futures stations tram :
- D'une façon générale, les contributions s'expriment majoritairement en faveur de la réalisation de trottoirs larges.
  - De nombreux habitants souhaitent la création de cheminements piétons nouveaux dans le cadre du projet tram, afin d'améliorer les liaisons vers les futures stations. C'est le cas en particulier :
    - des liaisons piétonnes vers et depuis les stations implantées sur la route de Wasselonne, aussi bien à destination des salariés de la ZA d'Eckbolsheim que des habitants de la communes situés derrière le talus longeant la route de Wasselonne, quitte à réaliser des percées dans ce talus,
    - des liaisons piétonnes vers et depuis le Zénith,
    - des liaisons piétonnes vers et depuis la station terminus à destination des habitants de Wolfisheim,
    - d'une liaison piétonne entre les rues Virgile et Drusus, quel que soit la variante retenue.
  - D'autres contributions expriment le besoin d'aménagements complémentaires, ou l'amélioration d'itinéraires existants, en particulier :
    - le réaménagement des accès piétons au centre socio-culturel Camille Clauss,
    - la création d'un aménagement piétons actuellement inexistant sur le tronçon Poteries-Terminus,
    - l'élargissement du pont des Romains ou l'ajout d'une passerelle accolé au pont afin d'y faire passer les modes doux et éviter une voie unique tram,
    - la création d'une voie verte le long de l'axe Est de Wolfisheim jusqu'au canal de la Bruche,
    - l'élargissement des trottoirs de la route des Romains.
- Éléments relatifs au plan de circulation :
- En cas de choix de l'une ou l'autre des variantes V1 ou V2, certains habitants, proposent de dévier la circulation de la rue Virgile vers la rue Cicéron et la rue de l'Engelbreit. Cela permettrait d'éviter d'élargir la rue Virgile et d'impacter le foncier et les arbres. D'autres habitants suggèrent la mise à sens unique de la rue Virgile.
  - De nombreuses contributions s'expriment en faveur d'un réaménagement de la route des Romains, en vue de l'apaisement des conditions de circulation et le développement de la mobilité active.
  - Certains habitants suggèrent la mise à sens unique de la route des Romains, l'autre sens de circulation pouvant être supporté par la rue des Petites Fermes ou la rue Virgile.
  - Une habitante de la route de Schirmeck demande si une étude d'impact sera produite dans le cadre du projet, analysant les reports de trafic de la route des Romains vers la route de Schirmeck,

- Enfin, certains habitants de Wolfisheim souhaitent que le rond-point situé à l'entrée de leur commune soit transformé en carrefour à feux afin de fluidifier les flux de circulation.
- Éléments relatifs au stationnement :
  - Relativement peu de contributions relatives à la thématique du stationnement ont été exprimées. Parmi ces dernières, une commerçante de la route des Romains fait part de nombreuses tensions, parfois violentes, concernant le stationnement pour les résidents et les commerces.
  - Une autre habitante favorable à la variante V1, suggère de maintenir les arbres sur l'allée des Comtes et d'y supprimer le stationnement.
  - Une association souhaite que l'Eurométropole achète le 38 route des Romains, récemment incendié, au titre du recul d'alignement pour en faire une zone de stationnements.
  - Une habitante suggère enfin de supprimer le P+R Parc des Romains et en réserver une partie aux résidents du quartier.
- Éléments relatifs à la mise en valeur paysagère et à la végétalisation :
  - Relativement peu de contributions relatives à la thématique de la valorisation paysagère ont été exprimées. Toutefois, une proportion non négligeable, toutes variantes confondues, souhaite que la route des Romains fasse l'objet d'une revalorisation paysagères, en même temps qu'un projet de redistribution de l'espace public en faveur des modes actifs. Il en est de même pour les places St Joseph, des Romains et du Parc Grüber qui doivent repensés et valorisés.
  - Une inquiétude exprimée par quelques habitants d'Eckbolsheim concerne la préservation du talus situé sur le côté Sud de la route de Wasselonne, qu'ils souhaitent voir conservé.
  - Un habitant mentionne que le projet est aussi l'occasion de repenser le parking du LIDL de la route des Romains en aménageant une vraie place et en améliorant le franchissement par les piétons du carrefour entre l'allée des Comtes et la route des Romains.
  - Un habitant souhaite voir la création de canisites le long du projet.

#### → Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Éléments relatifs à l'infrastructure tramway et aux emplacements des stations :
  - L'Eurométropole a pour objectif de construire un réseau tramway de qualité, offrant des performances similaires dans tous les quartiers et toutes les communes traversées. Le projet devra donc être conçu pour comporter le maximum de linéaire de plateforme tram en site propre. A défaut, des tronçons en voie unique ou en site banalisé pourront être envisagés. Les études d'avant-projet engagées en 2021 préciseront en détail les modalités d'insertion de l'infrastructure tramway.
  - Sur la variante V2, dont le choix est justifié dans le paragraphe 3 du présent bilan de concertation, l'Eurométropole retient les emplacements de stations suite à la concertation publique, dont la précision sera examinée lors des études d'avant-projet (2021) :
    - Afin de préserver l'accessibilité du Parc Grüber, la station « Engelbreit » sera implanté le plus au Sud possible de la rue de l'Engelbreit,
    - Le positionnement de la station « Forges » dépendra des possibilités de conservation des arbres situés à l'extrémité Est de la rue Virgile et de la

- possibilité technique (notamment en longueur de d'alignement droit disponible) de l'implanter à l'extrémité Nord de la rue de l'Engelbreit,
- La station « Virgile » sera implantée à proximité du centre socio-culturel Camille Clauss dont les abords seront réaménagés,
  - Une station supplémentaire (dénommée provisoirement « Terence ») sera ajoutée à l'extrémité Ouest de la rue Virgile, afin de desservir les habitants de la communes d'Eckbolsheim,
  - La station « Poteries » sera située sur la route des Romains à l'Est du carrefour avec l'avenue François Mitterrand,
  - La station « Poteries » sera aménagée sur la route des Romains, à l'Est du carrefour avec l'avenue François Mitterrand,
  - La station « Jean Monnet » sera aménagée sur la route de Wasselonne, à l'Ouest du carrefour avec la rue Jean Monnet,
  - La station « ZA Eckbolsheim » sera aménagée sur la route de Wasselonne, à l'Ouest du carrefour avec la rue Emilie Mathis,
  - La station « Wolfisheim » sera aménagée sur la route de Wasselonne, au plus près du rond-point d'entrée de la commune de Wolfisheim.
- Sur le tronçon commun aux trois variantes de tracés, le long de la route de Wasselonne, l'Eurométropole prend acte de l'enjeu de préservation des entrées/sorties d'exploitations agricoles devront notamment au regard de la hauteur de la ligne électrique du tramway envers le passage des engins agricoles.
  - L'Eurométropole prend acte de la suggestion de réalisation d'un « bilan » de la phase 1 de l'extension du tramway vers Koenigshoffen. Les études ultérieures (avant-projet) permettront de réaliser un retour sur expérience et préconiseront des ajustements éventuels.
- Éléments relatifs à l'ouvrage de franchissement des voies ferrées au droit de la rue du Rail à Strasbourg :
    - L'Eurométropole réaffirme le principe de construction d'un nouvel ouvrage dédié aux modes actifs, afin d'assurer une nouvelle couture urbaine entre l'Est et l'Ouest du quartier strasbourgeois de Koenigshoffen.
    - L'Eurométropole s'engage à étudier les 2 types de franchissements (pont, tunnel) dédiés aux modes actifs, au stade d'avant-projet. Ces deux types d'ouvrages pourront faire l'objet d'une nouvelle étape de concertation avec les riverains concernés par leur construction.
  - Éléments relatifs aux acquisitions foncières nécessaires au projet :
    - L'Eurométropole prend acte du souhait des habitants de conserver la fonderie de cloches, l'ancienne Poste et le Parc Grüber. Le projet sera conçu pour que tel soit le cas.
    - Les impacts détaillés du projet sur le foncier seront examinés au stade avant-projet des études. L'Eurométropole prendra contact avec chaque syndic ou propriétaire concerné afin d'engager les discussions d'acquisition à l'amiable de façon préférentielle.
  - Éléments relatifs au réseau cyclable :
    - Selon les possibilités d'aménagement, liés en grande partie à la largeur de l'espace public disponible, les modalités de construction des itinéraires

- cyclables pourront être différentes. Une logique d'homogénéité des aménagements (unidirectionnelles, bidirectionnelles) sera toutefois recherchée par tronçon de voies.
- L'Eurométropole prend acte du souhait de ne pas accoler de bande cyclable le long de bande de stationnement, ainsi que des girations arrondies, autant que possible.
  - Des itinéraires cyclables parallèles pourront être réalisés si les aménagements cyclable le long du tram sont jugés peu efficaces.
  - Des itinéraires de rabattements vers les futures stations seront également étudiés dans les 3 communes concernées par le projet.
- Éléments relatifs aux cheminements piétons et au rabattement vers les futures stations tram :
    - L'Eurométropole prend acte du souhait de la création de cheminements piétons larges et confortables.
    - Des itinéraires de rabattements vers les futures stations seront également étudiés dans les 3 communes concernées par le projet, y compris vers le Zénith.
  - Éléments relatifs au plan de circulation :
    - Le plan de circulation, impact du projet tram, sera étudié au stade avant-projet (2021).
    - L'étude d'impact mesurera les reports de trafic engendrés par le projet.
    - L'Eurométropole prend acte de la volonté d'un réaménagement de la route des Romains, en vue de l'apaisement des conditions de circulation et le développement de la mobilité active.
    - Il sera soumis à l'enquête publique en 2022.
  - Éléments relatifs au stationnement :
    - Le stationnement sera maintenu lorsque cela est possible, y compris devant les commerces concernés par le projet.
    - La localisation précise du stationnement sera étudiée en avant-projet (2021).
  - Éléments relatifs à la mise en valeur paysagère et à la végétalisation :
    - L'Eurométropole prend acte du souhait que la route des Romains fasse l'objet d'une revalorisation paysagères, en même temps qu'un projet de redistribution de l'espace public en faveur des modes actifs. Il en est de même pour les places St Joseph, des Romains et du Parc Grüber qui pourront être repensés et valorisés dans le cadre du programme ultérieur du réaménagement de voiries et des espaces publics. Certains de ces sujets pourront faire l'objet d'une nouvelle étape de concertation avec les riverains concernés.
    - L'Eurométropole s'engage à minimiser l'impact du projet sur le talus végétalisé situé au Sud de la route de Wasselonne.

## **5. Éléments du bilan de la concertation relatifs à l'intermodalité : restructuration du réseau bus, pôles d'échanges multimodaux**

### **5.1. Rappel des composantes d'intermodalités présentées lors de la concertation**



La restructuration du réseau de bus urbain et interurbain associée au projet sera conçue dans la perspective :

- d'organiser avec efficacité le rabattement vers les futures stations tramway. Sont concernées les lignes 4, 4a, 29, 50, 70, 70a, 41, 209 et 240,
- de faciliter les correspondances bus-tram au niveau des stations aménagées en pôles d'échanges.

Les parking-relais associés aux stations tram « Poteries » (existant) et au futur terminus « Wolfisheim » permettront de proposer un important report modal vers le tramway. La conception d'un pôle d'échanges approprié à Wolfisheim visera à y optimiser les échanges bus-tram.

Le maillage du réseau cyclable sera rendu possible, notamment par le nouveau franchissement des voies ferrées dans le quartier strasbourgeois de Koenigshoffen qui optimisera les déplacements inter quartiers.

## 5.2. Les observations du public et les réponses de l'Eurométropole de Strasbourg

Cette thématique a rassemblé 13 observations de la part du public.

- Éléments relatifs à intermodalité tramway et à l'exploitation du réseau tram :
  - La très grande majorité des contributions relatives à ce sujet mentionnent le souhait de voir les lignes D et F interconnectées au niveau de l'avenue François Mitterrand. Cette demande est relayée également par le Maire de Wolfisheim qui souhaite également que sa commune soit desservie par les 2 lignes D et F en son terminus.
  - Une contribution demande à ce que la mutualisation des quais des lignes A et D aux Poteries soit étudiée.
  - Une contribution demande l'étude d'une liaison directe de la ligne F à la gare centrale, via la Place de la Gare, la création d'une interconnexion entre les lignes A et D à Hautepierre et la prolongation du tram au-delà de Wolfisheim.
  - Une contribution mentionne le souhait que certaines rames de tram ne desservant que les grandes stations.
  - Une contribution mentionne le souhait de voir la création d'une liaison RER sur la voie ferrée à Koenigshoffen,
  - Un habitant suggère une extension de la ligne du tramway vers le Zénith.
- Éléments relatifs à la restructuration du réseau bus :
  - Globalement, les contributions s'accordent à dire que le réseau bus doit être optimisé, redéployé afin de mieux desservir les quartiers, notamment par de nouvelles liaisons Nord-Sud à Koenigshoffen, mais aussi en proposant une offre de rabattement vers les stations tram, en particulier le futur terminus.
  - Même si certaines contributions précisent que l'interconnexion avec le TSPO n'est pas intéressante car celui-ci sera plus performant que le tram pour rejoindre le centre-ville, d'autres considèrent qu'elle est indispensable et qu'elle doit être optimisée et en interface avec les lignes 209 et 240.
  - Il en est de même pour la ligne 41, que certains jugent désormais inutiles, alors que d'autres souhaitent son maintien
  - Un conseiller municipal d'Osthoffen souhaite savoir si l'itinéraire de la ligne 240 a déjà été décidé. Il demande si les lignes 240 et 209 auront des arrêts au pôle d'échange de

Wolfisheim. Il demande aussi si la desserte du lycée Marcel Rudloff par ces bus sera impactée.

- De nombreuses contributions abordent l'avenir de la ligne 4 dont le tracé pourrait être revue, en desservant la rue Virgile à Koenigshoffen, mais aussi en desservant plus finement les communes de Wolfisheim et d'Eckbolsheim dans lesquelles une navette de rabattement vers le tram pourrait être mise en place. Cette proposition est relayée par d'autres contributions qui suggère la création de lignes ou navettes de rabattement desservant Wolfisheim, Oberschaeffolsheim, Achenheim, Oberhausbergen, Holtzheim,
  - Une association indique que la ligne 4a doit être supprimée.
  - Une association souhaite voir la ligne bus 50 monter en gamme (BHNS) et desservir les stations Forges et le Parc Grüber pour être ensuite prolongée sur la rue du Schnokeloch jusqu'à Montagne Verte voire jusqu'à Couffignal via la pleine des Bouchers.
  - Elle souhaite également que la ligne 29 soit prolongée sur la route du Schnokeloch jusqu'à Elmerforst.
  - La création d'une ligne de bus entre Oberhausbergen, P+R Wolfisheim et Wolfisheim Stade est également proposée.
  - Enfin, quelques contributions appellent à une meilleure desserte du Zénith.
- Élément relatif aux pôles d'échanges multimodaux existants (Parc des Romains, Poteries) : Une contribution mentionne le souhait que soit réétudié l'avenir du P+R Parc des Romains, trop proche du centre-ville et peu fréquenté.
- Éléments relatifs à l'aménagement du pôle d'échange multimodal au terminus de Wolfisheim :
- La très grande majorité des contributions exprimées sur ce sujet rapporte un souhait de rapprocher le pôle d'échange multimodal de l'entrée de la commune de Wolfisheim, au plus près du rond-point.
  - Certaines contributions expriment le fait que cet aménagement soit l'occasion de créer un signal d'entrée dans la métropole mais aussi un pôle de services.
  - De nombreuses contributions mentionnent le souhait de voir ce pôle d'échange équipé en aire de covoiturage, en véloparc, en station Vélhop et qu'il soit desservi par le service Flexhop.
  - D'autres contributions expriment le souhait d'un P+R suffisamment dimensionné mais aussi économisant le foncier (en silo).
  - Certains habitants de Wolfisheim regrettent l'absence de plans de l'échangeur A351/VLIO,
  - Une contribution relève une incohérence supposée entre les projets de l'Eurométropole approuvés par les délibérations du 18/12/2020 (programme tramway), du 29/06/2018 (transfert de Moa de la VLIO), du 18/12/2020 (acquisitions foncières VLIO), 14/04/2020 (extension de la ZA d'Eckbolsheim) et le fait que la plaquette de présentation du projet tramway indique la réalisation d'un P+R sur le site de l'extension de la ZA d'Eckbolsheim.

#### → Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Éléments relatifs à intermodalité tramway et à l'exploitation du réseau tram :
  - L'Eurométropole prend acte du souhait d'interconnexion des lignes D et F aux Poteries, ainsi que la mutualisation des quais à cette station. Les études d'avant-projet préciseront la faisabilité technique.
  - L'Eurométropole considère que la liaison directe entre Koenigshoffen et la gare centrale de Strasbourg est déjà effective, la station « Faubourg National » étant située à 300 mètres de l'entrée principale de la gare, via la rue de la

- Course, rendue piétonne. La proposition visant à construire la plateforme tramway sur le boulevard de Metz et la place de la Gare n'est donc pas retenue.
- Concernant la création d'une gare TER au droit du pont des Romains, l'Eurométropole précise que ces voies ferrées sont exploitées aujourd'hui par les lignes FRET de la SNCF. Elle ne donnera pas suite favorable à cette proposition, dans le cadre du projet d'extension du réseau tram vers l'Ouest de l'agglomération,
  - L'Eurométropole prend acte du souhait de desserte du Zénith. Néanmoins, le projet ne prévoit pas une bifurcation de l'infrastructure vers le Zénith, ni la création d'une station nouvelle à proximité immédiate de celui-ci. En revanche, les cheminements piétons entre le Zénith et les nouvelles station tram seront améliorés.
- Éléments relatifs à la restructuration du réseau bus :
    - La restructuration du réseau bus associée au projet tram, sera examinée lors des études d'avant-projet (2021).
    - L'Eurométropole prend néanmoins acte des propositions faites lors de la concertation, notamment concernant la desserte de la commune de Wolfisheim, l'intermodalité avec le TSPO, l'avenir des lignes bus 4a, 209 et 240, et les tracés des lignes 4, 29 et 50. Le principe d'une desserte fine des quartiers et des communes est également pris en compte par l'Eurométropole.
  - Éléments relatifs aux pôles d'échanges multimodaux existants (Parc des Romains, Poteries)  
L'Eurométropole examinera l'avenir des P+R Parc des Romains et des Poteries, ainsi que leurs évolutions possibles, dans le cadre des études d'avant-projet engagées en 2021.
  - Éléments relatifs à l'aménagement du pôle d'échange multimodal au terminus de Wolfisheim :
    - L'Eurométropole prend acte du souhait de rapprocher le plus possible le pôle d'échange multimodal de l'entrée de ville de Wolfisheim, près du rond-point. Sa forme (en ouvrage ou en surface) et ses dimensions seront également étudiées en avant-projet.
    - Elle prend également acte de voir ce pôle d'échange équipé en services : aire de covoiturage, vélo-parc, station Vélohop, Flexhop, dont la pertinence sera examinée en avant-projet.
    - L'Eurométropole précise que les éléments cartographiques et plans présentés dans la plaquette de concertation du projet n'ont pour objectifs que d'illustrer les grandes caractéristiques du projet, de les rendre appréhendables et compréhensibles par le grand public. Il ne s'agit pas de plans d'études. Le futur P+R ne sera pas réalisé sur les emprises dédiées à l'extension de la ZA d'Eckbolsheim.

## **6. Éléments du bilan de la concertation relatifs au coût et au financement du projet**

### **6.1. Rappel des éléments présentés lors de la concertation**

L'estimation des dépenses d'investissement a été présentée en distinguant les travaux à réaliser sur 2 tronçons :

- le tronçon 1 concerne les quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries, depuis la station terminus actuelle « Comtes » jusqu'à la station tram « Poteries ». Selon les variantes de tracés, les coûts d'investissement de ce tronçon seraient les suivants :
  - Variante 1 « Comtes-Poteries » : environ 49 M€ HT, hors foncier, réseaux, études,
  - Variante 2 « Engelbreit-Poteries » : environ 49 M€ HT, hors foncier, réseaux, études,
  - Variante 3 « Romains-Poteries » : environ 40 M€ HT, hors foncier, réseaux, études,
- le tronçon 2 concerne le tronçon entre la station tram « Poteries » et le futur terminus « Wolfisheim ». Le coût d'investissement de ce tronçon s'élèverait à environ 30 M€ HT, hors foncier, réseaux, études.

L'ensemble des coûts d'investissement s'élèverait donc entre 70 et 79 M€ HT selon la variante qui sera retenue.

## **6.2. Les observations du public et les réponses de l'Eurométropole de Strasbourg**

Au-delà du critère « coût » dans la comparaison des variantes, très peu de contribution ont abordé cette thématique. Une seule habitante de Koenigshoffen a exprimé le souhait d'obtenir le détail des investissements fonciers sur les 3 variantes.

### **→ Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :**

Les impacts détaillés du projet sur le foncier seront examinés au stade avant-projet des études. L'Eurométropole prendra contact avec chaque syndic ou propriétaire concerné afin d'engager les discussions d'acquisition à l'amiable de façon préférentielle.

## **7. Éléments du bilan de la concertation relatifs aux projets d'urbanisation ou de renouvellement urbain dans les secteurs traversés par le projet**

### **7.1. Rappel des éléments présentés lors de la concertation**

Le prolongement du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise a vocation à desservir les quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries, ainsi que les communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim. Ces secteurs font l'objet de projets d'urbanisation envisagées parmi lesquels la restructuration du quartier du Hohberg, l'extension de la zone d'activités d'Eckbolsheim, et l'urbanisation du secteur Nord-Ouest d'Eckbolsheim.

Dans cette perspective, le potentiel de desserte du projet de l'ordre de 23 000 à 26 000 habitants, emplois et scolaires en 2020 selon les variantes de tracés, et de 27 000 à 31 000 habitants, emplois et scolaires à l'horizon 2030.

### **7.2. Les observations du public et les réponses de l'Eurométropole de Strasbourg**

Seules 3 contributions, notamment de citoyens habitants la commune de Wolfisheim ont abordé le sujet des projets d'urbanisation autour de la future extension de la ligne de tramway.

- Un habitant souhaite que le terrain à l'Ouest de la station terminus doit être aménagée en P+R au cœur d'un ensemble immobilier ou de commerces. Il demande quelle urbanisation est prévue de part et d'autre de la route de Wasselonne. Il réclame un échange de parcelles entre les communes de Wolfisheim et d'Eckbolsheim afin de faciliter la création de logements.
- Un autre habitant de Wolfisheim est pour l'arrivée du tram mais contre les projets d'urbanisation de sa commune.
- D'autres habitants souhaitent voir stopper la densification urbaine de leur commune.
- Enfin, une association demande à ce que la procédure de modification du PLUi actuellement en cours permettant l'extension de la ZA d'Eckbolsheim, soit suspendue afin de préciser en 1er lieu l'organisation multimodale des déplacements sur ce secteur.

➔ **Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :**

- L'Eurométropole prend acte de voir le pôle d'échange implanté au cœur d'un pôle de logement et de commerces. Elle instruira ces éléments dans un cadre ultérieur de développement de l'urbanisation de ce secteur.
- En revanche, l'Eurométropole n'est pas compétente en matière d'échanges de terrains entre deux communes.
- Enfin, l'Eurométropole indique que les projets d'urbanisations de ce secteur dépendent des possibilités permises par le PLUi dont la modification fait l'objet d'une enquête publique.

**8. Éléments du bilan de la concertation sans lien direct avec le projet d'extension du tram vers l'Ouest de l'agglomération**

Deux contributions ont été produites sans lien direct avec le projet d'extension du tram vers l'Ouest de l'agglomération.

- La première relève que la recommandation pour laquelle la CUS s'est engagée en 2011 à donner suite favorable et qui consiste à créer un pôle d'échange de 500 places minimum à l'Ouest de la ZA d'Eckbolsheim dans le cadre des extensions des lignes A et D à l'Ouest n'avait pas été suivie d'effet. Cette contribution revient également sur la nécessité de prolonger la ligne A au-delà du Parc des Sports comme la CUS s'était engagée de le faire en 2011, et demande à ce que l'Eurométropole relance les études de cette extension, concomitamment à l'extension de la ligne F vers Wolfisheim.
- La seconde aborde le sujet de la place des vélos dans es tramway.

➔ **Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :** ces sujets ne concernent pas directement le projet soumis à la concertation publique réglementaire. Ils seront instruits par l'Eurométropole dans un autre cadre.

**9. Éléments du bilan de la concertation relatifs à l'atelier Mobilité du 21/01/2021**

L'atelier de concertation du 21/01/2021 a été organisé à l'attention des associations thématiques Piétons67, Astus, TC Alsace, Cadr67 et Fnaut Alsace. Il a réuni 22 personnes.

L'Eurométropole de Strasbourg a présenté le projet soumis à la concertation :

- Objectifs du projet,
- Concertation,
- Modalités de concertation,
- Annonce la réunion publique du 3 février prochain,
- Planning du projet,
- Présentation des trois variantes de tracés et de leurs principales caractéristiques.

Les participants ont été ensuite invités à formuler leurs questions et avis suivants, auxquels le service Tramway et Grands Projets a pu apporter des éléments de réponse.

- **Le pont franchissant les voies ferrées (route des Romains) sera-t-il démoli ?**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Le diagnostic du pont et les expertises réalisées antérieurement montrent que la structure de l'ouvrage est en mesure de supporter le passage des tramways. Un renforcement pourra toutefois être envisagé.
- **La création d'un nouveau cheminement piétons/cycles au Nord de Koenigshoffen pourrait être l'occasion d'améliorer le rabattement vers la nouvelle station. Une réflexion globale sur le rabattement vers les stations est-elle à l'ordre du jour ?**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
La concertation a bien pour objet de faire émerger ce type de réflexion. En effet, les études d'avant-projet auront pour objet d'améliorer le rabattement des usagers vers les futures stations tram. Les enjeux pour les quartiers traversés sont importants, mais aussi les liaisons vers le Zénith.
- **La CTS a-t-elle réalisé une estimation de la vitesse commerciale sur les 3 variantes ?**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
A ce stade, la CTS et l'Eurométropole n'ont pas réalisé d'estimation de la vitesse commerciale sur les 3 variantes. Chaque variante a ses avantages et inconvénients à ce sujet : le nombre de courbes à angle droit est un critère d'évaluation, mais aussi la façon dont la plateforme tramway est insérée (site, propre, voie unique ou site banalisé). Il est également précisé que, les variantes étant d'une longueur comparable, le critère de choix des usagers seraient davantage les suivants :
    - 1<sup>ème</sup> niveau : quelle est la régularité du fonctionnement ?
    - 2<sup>ème</sup> niveau : quelle est la robustesse du réseau.
- **Le franchissement piétons/cycles au nord de Koenigshoffen sera-t-il vraiment réalisé si le choix se porte sur V2 ou V3 ?**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Le souhait de l'Eurométropole est bien de réaliser une couture urbaine supplémentaire entre les deux secteurs de Koenigshoffen. Ainsi, l'Eurométropole confirme :
    - que cette réalisation permettra l'équité dans le choix des variantes, au regard de la couture urbaine,

- qu'il ne faut pas réduire le choix d'une variante à la réalisation de cette nouvelle couture urbaine,
  - que le choix n'est pas fait à ce stade,
  - qu'elle s'engage à la création d'un nouveau franchissement (choix V2 ou V3)
  - que le choix du type d'ouvrage de franchissement n'est pas arrêté (souterrain ou aérien), chacun d'entre eux ayant des avantages et inconvénients.
- **Une connexion entre les lignes D et F est-elle prévue au carrefour avenue François Mitterrand / route des Romains ?**
- Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Oui, cette possibilité de raccordement est bien prévue, ainsi que la création d'une voie de retournement, en marge du P+R des Poteries afin de permettre des injections de rames de renforts.
- **Est-ce que le franchissement du pont SNCF actuel prévu pour V2 et V3 est prévu en voie unique ?**
- Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Non, le pont a une largeur suffisante.  
Hors réunion, il est précisé que le pont actuel a une largeur suffisante pour insérer tous les modes de déplacement, mais la plateforme tramway serait insérée en voie unique ou en voie banalisée dans un sens (l'autre sens étant en site propre). Néanmoins, cette question est aussi fortement corrélée à la présence de la fonderie de cloches au 110 route des Romains qui constitue un point encore plus étroit que le pont. L'élargissement du pont et le maintien de la fonderie seraient donc liés.
- **L'impact du projet sur le réseau bus a-t-il déjà été étudié à ce stade ?**
- Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Ce volet important du projet est à instruire. Il fait partie des dispositions connexes de cette extension tramway et sera examiné dans le cadre des études d'avant-projet.
- **Où se situerait la station à Wolfisheim ? Une connexion avec le TSPO est-elle prévue ?**
- Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Le projet d'organisation du futur pôle d'échange de Wolfisheim n'est pas défini à ce stade. Le point de connexion entre le tram et le TSPO sera travaillé lors des études d'avant-projet. L'objectif est de construire une véritable interconnexion la plus lisible, plus facile d'accès avec le TSPO, en évitant les systèmes des escaliers et des ascenseurs.
- **Le choix du tracé a-t-il déjà été fait ?**
- Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
La décision sera prise par le Conseil de l'Eurométropole par approbation du bilan de concertation prévu au printemps 2021.
- **Les documents transmis et les coupes ne font pas état des largeurs des pistes cyclables et des trottoirs. Quelles sont ses largeurs (pistes unidirectionnelles ou bidirectionnelles) ? L'objectif est de limiter les conflits piétons-vélos.**
- Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Les objectifs de l'Eurométropole sont :

- piste unidirectionnelle : 1m 50 minimum,
  - piste bidirectionnelle : 3m minimum,
  - trottoirs : 2m minimum.
- Il est toutefois précisé qu'un compromis entre le confort et la fonctionnalité est systématiquement recherché. Le confort des cyclistes ne devrait pas se faire, a priori, au détriment du confort des piétons et un équilibre entre les modes de déplacement devra être trouvé.
- **Y a-t-il une possibilité de réaliser une gare ferroviaire entre tram et futur RER urbain à Koenigshoffen ?**
    - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Cette question n'est pas à l'ordre du jour, d'autant que cet axe ferroviaire est utilisé à ce jour uniquement pour le FRET. Toutefois, le projet actuel n'obère pas cette possibilité à plus long terme.
  - **Un itinéraire cyclable parallèle à la route des Romains pourrait-il être réalisé dans le cadre de ce projet ?**
    - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
La concertation peut faire émerger cette idée. Elle sera instruite et proposée à l'arbitrage des élus dans le cadre du bilan de la concertation, ou proposée dans le cadre des projets d'itinéraires cyclables du mandat
  - **Aux Poteries : la dépose de la station de la ligne D et son décalage vers le Sud sont-ils envisageables afin d'améliorer la correspondance entre les ligne D et F ?**
    - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Cela serait certainement irréalisable en raison des alignements, de la présence des appareils de voies et des rayons de courbure nécessaires à la liaison entre les lignes D et F.
  - **Est-ce qu'il est prévue une desserte directe du Zénith, par une voie unique par exemple ?**
    - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Une desserte complémentaire à la desserte actuelle (ligne A « Parc des Sports ») par le Sud est à l'étude dans le cadre du projet d'extension du réseau sur la route de Wasselonne. L'objectif est la création d'un cheminement piétons lisible, facile d'accès, tout aussi attractif. En revanche, l'Eurométropole n'est pas favorable à rapprocher une station tram du Zénith, pour des raisons de sécurité liées aux grosses affluences aux abords du tramway, notamment en sortie de spectacle

## **10. Éléments du bilan de la concertation relatifs à l'atelier Forces vives du 04/02/2021**

L'atelier de concertation du 21/01/2021 a été organisé à l'attention des forces vives des quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, du Hohberg et des Poteries. Il a réuni 11 personnes.

L'Eurométropole de Strasbourg a présenté le projet soumis à la concertation :

- Objectifs du projet,
- Concertation,



- Modalités de concertation,
- Annonce la réunion publique du 3 février prochain,
- Planning du projet,
- Présentation des trois variantes de tracés et de leurs principales caractéristiques,
- Présentation des photomontages (non contractuels).

Les participants ont été ensuite invités à formuler leurs questions et avis suivants, auxquels le service Tramway et Grands Projets a pu apporter des éléments de réponse.

- **Vous dites que les variantes V1 et V2 desservent le parc des Forges mais en passant rue Virgile on en est loin.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Les variantes V1 et V2 comportent une station implantée à l'entrée Sud de la ZA des Forges qui est par ailleurs desservie également par la station des lignes A et D « Dante ».
- **Allée des Comtes, on passe de pistes cyclables en site propre à des bandes cyclables qui seront utilisées par les voitures pour accéder au parking. On perd en qualité d'aménagement, cela semble à éviter.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Les coupes de principes dessinées sur la plaquette ne font qu'illustrer les aménagements possibles afin de définir une emprise théorique de projet. Il ne s'agit pas d'aménagements définitifs. Un juste équilibre entre fonctionnalités devra être trouvé pour le confort de chaque usager. Les études d'avant-projet viendront affiner les aménagements proposés.
- **Pour le moment sauf erreur de ma part, sur la route des Romains, la piste cyclable est de chaque côté de la voie routière et non bidirectionnelle.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Sur ce secteur (route de Wasselonne, route des Romains), les aménagements cyclables alternent entre bidirectionnelle côté Sud, bidirectionnelle côté Nord et unidirectionnelles. L'objectif du projet est d'homogénéiser tout cela pour le confort des cyclistes.
- **Est-ce que la station Grüber peut rester aussi sur la variante V2 ? Ou c'est forcément la station Engelbreit sur cette variante ?**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Les positions des stations ne sont pas figées. Si V2 est retenue, on peut imaginer une station à Grüber, à condition que sa réalisation soit techniquement possible. Dans ce cas, la station Engelbreit serait déplacée vers le Nord. Dans le cadre de la concertation, les habitants sont invités à se prononcer aussi sur les emplacements des stations.
- **C'est inédit à Strasbourg ce partage des voies tram-voiture ? Les voitures peuvent-elles doubler le tram sur un site banalisé ?**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
L'aménagement en site banalisé n'est pas une première à Strasbourg. Il existe déjà des sites banalisés tram-bus à Neudorf et plus récemment sur le boulevard de Nancy. S'agissant d'un site banalisé tram-voitures, ces dernières ne pourront pas doubler le tram. L'impact est aussi important en termes d'arrêt minutes et de stationnement le long de la chaussée.

- **Quelle est l'incidence du tronçon Comtes-Place Blanche en mono-voie partiel sur la vitesse commerciale de l'ensemble ?**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Le système qui fonctionne actuellement très bien. La limite de fonctionnement des voies uniques tient essentiellement à la distance inter-stations. Plus celle-ci est importante, plus la fréquence commerciale sera limitée.
  
- **Nous pensons qu'il est judicieux de prévoir un arrêt à hauteur du CSC Camille Clauss vu sa centralité et le flux de personnes qui le fréquente.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Dans le cadre de la concertation, les habitants sont invités à se prononcer aussi sur les emplacements des stations. Les propositions seront étudiées.
  
- **L'aménagement actuel du tram F a parfois de trottoirs trop serrés, avec de bandes cyclables trop serrées elles aussi. Est-ce que cela risque de continuer dans cette perspective ? L'aménagement actuel du Tram F a aussi un conflit d'usage fort entre piétons et cyclistes.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
L'Eurométropole a désormais un bon retour d'expérience sur ces aménagements réalisés à l'occasion de la première phase d'extension de la ligne F. Les différentes fonctionnalités sont à concevoir de manière différente afin de ne pas opposer les piétons et les cyclistes. Ceci étant, les emprises ne sont parfois pas extensibles et des contraintes existent.
  
- **Je comprends les contraintes techniques, mais il faut à tout prix ne pas reproduire la dangerosité de la piste cyclable de la route des Romains actuelle entre le pont SNCF et le rue Drusus environ, je veux dire trottoir / stationnement voitures / piste cyclable / chaussée.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
L'objectif fixé par les élus sont d'aménager des trottoirs larges mais aussi des itinéraires cyclables confortables. Tout cela devra être pris en compte.
  
- **Ce qui m'interpelle c'est le projet de démolition du 58 rue Virgile soit une trentaine de locataires qui seront concernés.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Il n'est pas prévu de démolition d'immeubles ou de bâtiments sur la rue Virgile, dans le cadre du projet tram. En revanche, si un projet urbain prévoit la démolition d'un ou plusieurs immeubles, le projet tram pourra être réexaminé afin d'y inclure des aménagements plus confortables.
  
- **Le Stick organise demain une visio consacrée spécifiquement aux aménagements cyclables le long de l'extension. Si vous êtes intéressés pour y participer : atelier@lestick.fr. Le CADR 67 fera également un petit travail sur cette ligne.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Nous ne pourrons malheureusement pas y assister car l'équipe assurera la permanence à Wolfisheim ce jour-là.
  
- **Dans la variante V1, le "pont rail" prendrait naissance à quel endroit exactement au niveau de la rue du rail ?**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :

La longueur des rampes dépend de la hauteur de l'ouvrage. A ce stade du projet, la rampe située à l'Est du pont pourrait prendre naissance au niveau du carrefour de la rue Géroldseck avec la rue des Cheminots.

- **Il y aura une école rue Mentelin. Avez-vous pris en compte cet aspect car il est intéressant que le tram s'en approche, ce qui va dans le sens de la variante 3.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Il est vrai que, par nature, la variante 3 dessert mieux la rue Mentelin. Il est aussi à signaler que les variantes V1 et V2 desservent mieux, en revanche, les équipements du Nord de Koenigshoffen et du Hohberg.
  
- **Je me posais la question du stationnement car avec l'arrivée du tram sur la route des Romains jusqu'à l'allée des Comtes, il y a déjà eu un décalage du stationnement sur cette zone-là.**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
L'objectif poursuivi par l'Eurométropole grâce à l'arrivée du tramway dans un quartier est bien le report modal de la voiture vers les transports en commun. Il s'agit donc de limiter le nombre de places de stationnement sur l'espace public. L'aménagement de la plateforme tram et la nouvelle répartition des aménagements entre modes actifs et la place de l'automobile abouti nécessairement à la suppression de places. Néanmoins, lorsque c'est nécessaire, des places de livraison et arrêts minutes sont préservées, notamment pour les commerces.
  
- **Du coup est-il prévu de recréer des places de parking (même dans une zone déportée) où il faut marcher un peu ?**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
La compensation de places de stationnements supprimées se fera lorsque cela sera possible, sans pour autant aller jusqu'à des acquisitions foncières démesurées. La principale compensation consiste en fait en la création d'un P+R au futur terminus à Wolfisheim. Une réflexion sur l'avenir du P+R aux Poteries devra également être engagée. Concernant les itinéraires piétons, le projet devra comporter des aménagements facilitants le rabattement vers les futures station (vers la ZA d'Eckbolsheim notamment), mais aussi une meilleure liaison vers et depuis le Zénith.
  
- **Est-ce que le projet comprendra des aménagements supplémentaires autour du tram ? (places publiques, parvis du CSC Camille Clauss, rue Lothaire, etc...)**
  - Réponse du service Tramway et Grands Projets :  
Dans le cadre de la concertation, l'Eurométropole souhaite que les habitants les habitants puissent exprimer leurs idées sur ce sujet. Les arbitrages seront ensuite pris par les élus de l'Eurométropole.

## **11. Éléments du bilan de la concertation relatifs à la réunion publique du 03/02/2021**

La réunion publique du 03/02/2021 a été organisée en visio-conférence, en présence du Vice-président en charge des mobilités, des élus référents des quartiers de Koenigshoffen et du Hohberg, et des maires des communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim. 326 IP uniques se sont connectées pour une moyenne de 49 minutes de visionnage. Une pointe de 267 connexions simultanées a été

observée. Entre le 03/02 et le 19/02/2021, date de clôture de la concertation, la VOD de la réunion publique a été visionnée 1069 fois.

L'Eurométropole de Strasbourg a présenté le projet soumis à la concertation :

- Objectifs du projet,
- Concertation,
- Modalités de concertation,
- Planning du projet,
- Présentation des trois variantes de tracés et de leurs principales caractéristiques,
- Photomontages (non contractuels).

Les participants ont été ensuite invités à formuler leurs questions et avis suivants, auxquels les intervenants ont pu apporter des éléments de réponse.

### 11.1. Questions relatives aux objectifs généraux du projet

- **Bruno d'Eckbolsheim signale que beaucoup de personnes opposent constamment tram et voitures. Il demande s'il ne serait pas possible de concilier les deux. (avec un focus particulier sur la question de la route des Romains). Comment assurer cette complémentarité ?**

➤ Réponse du service Tramway et Grands Projets :

Il ne s'agit pas de complètement supprimer les voitures. L'objectif est de s'inscrire dans cette complémentarité, mais de permettre à ce que les modes de déplacement soient adaptés aux secteurs dans lesquels ils s'inscrivent. C'est bien l'objet de ce projet et de l'ensemble des projets de déplacements permettant d'offrir un panel de mobilité le plus adapté au fonctionnement de la vie en milieu urbain, et puis en interface, avec les différents usagers ou habitants qui sont dans les secteurs périurbains. Il ne s'agit pas d'être dans une logique d'opposition, mais de complémentarité, en ayant bien en tête que certaines zones, et notamment les secteurs urbains denses verront leur qualité de vie et en particulier la qualité de l'air, sensiblement améliorées. D'autres aspects de notre vie quotidienne auxquels nous sommes tous très attachés, pourront ainsi s'inscrire de manière harmonieuse dans notre vie quotidienne, avec des mobilités adaptées.

➤ Réponse du Vice-président aux mobilités :

Partout où le tram s'est développé sur l'agglomération strasbourgeoise, il y a un retour extrêmement positif à la fois des habitants des quartiers traversés, mais aussi de ceux qui sont aux alentours ; pour différentes raisons. La première, on est sur des questions de qualité de l'air, de santé publique. Comment résout-on aujourd'hui cette question très compliquée et complexe à Strasbourg, parce que tous les jours, nous sommes au-dessus des normes européennes ? Notre ambition, c'est aussi sur les questions de santé publique et le tram contribue à ça. La deuxième, ce sont les bouchons et la congestion. On ne peut pas répondre systématiquement à ces enjeux de congestion si on continue à ajouter de la voiture. Je crois que l'objectif est de diminuer la place de la voiture dans l'espace public et dans les mobilités, parce qu'il y a une attente de nos concitoyens sur les espaces publics, la végétalisation, le réseau cyclable, le déplacement pour les piétons... La question n'est pas d'opposer, mais on ne peut pas qu'ajouter. Aussi, il faut faire des choix. Et le choix qui aujourd'hui nous semble le plus important et le plus intéressant, notamment sur l'Ouest de l'agglomération, c'est plus de tram et donc peut être effectivement moins de place pour la

voiture, même plus pour les vélos et les piétons et notamment d'ailleurs, pour les usagers des transports collectifs.

- **Lionel S. demande si, à ce stade du projet, peut-on considérer que l'extension de la ligne F est acquise et que rien ni personne n'annulera ce projet important.**

➤ Réponse du Vice-président aux mobilités :

Autant il y a débats sur les variantes, autant il n'y a pas de débat sur la réalisation de cette nouvelle ligne de tram vers Wolfisheim. C'est quelque chose qui est acquis. Effectivement, le débat porte à la fois sur les variantes et sur les aménagements, de tout ce qu'il y a autour. Je voudrais quand même ajouter des éléments sur la deuxième partie Poteries-Wolfisheim. Il y a au bord de ce secteur, la zone d'activités d'Eckbolsheim, avec aujourd'hui, près de 3 000 salariés et il est prévu dans 5 ou 6 ans, 5 000 salariés. Il y a donc la desserte des habitants, mais aussi des salariés. C'est important. Le deuxième élément, qui a été identifié est un cheminement piéton vers le Zénith. On sait aujourd'hui, que le Zénith est moyennement desservi par le tram. Demain il y aura un arrêt à la hauteur de la zone d'activités d'Eckbolsheim. On ne sera plus qu'à 5 et 10 minutes à pied du Zénith. Donc, pour répondre à votre question, pas de remise en cause sur l'opportunité de ce tram, mais débat ouvert sur les trois variantes.

- **Roberto aborde la réflexion de changer fondamentalement un quartier, d'éviter de concentrer les populations sur des axes déjà très utilisés et de limiter les pollutions. L'idée aujourd'hui, de la variante V3 est qu'elle traverse vraiment de part en part le quartier de Koenigshoffen. La voie principale de la route des Romains dessert tous les commerces de ce quartier ; c'est une artère très importante. Donc il y aurait tout intérêt à y diminuer la pollution, avec un ralentissement du trafic des véhicules en y faisant passer le tram, mais aussi effectivement en complétant ce tracé par le développement de circulations douces ; parce que tous les gens vont dans les commerces de leur quartier, et demain, ils y iront de plus en plus. Donc la question est : est-ce qu'on veut effectivement changer fondamentalement le quartier de Koenigshoffen et est-ce qu'on veut le dimensionner en profitant des opportunités existantes du XXIe siècle ? Profiter pleinement de ce quartier, de ses commerçants... mais aussi de pouvoir se rendre vers le centre-ville de Strasbourg à vélo, vélo électrique... sont des enjeux essentiels pour s'arrêter sur le choix de la variante.**

➤ Réponse de l'élu référent du quartier de Koenigshoffen :

Le projet est une opportunité de mettre à plat totalement les abords du tramway dans Koenigshoffen. Il faut cesser les réflexions d'implantation du tramway en se disant on garde l'existant et on essaie de l'implanter au chausse-pied. Finalement tout est perdant. Il faut profiter de cette concertation-là, pour réinterroger un certain nombre d'éléments du quartier pour nous guider collectivement vers une option de tracé qui fera que le faubourg de Koenigshoffen en lien avec Eckbolsheim, Wolfisheim et le centre-ville, apporte quelque chose qui serve cet espace-là et non pas qui le desserve.

- **Le tram comme gestion des flux d'entrée des villes paraît primordial, mais qu'en est-il de la politique de gestion des habitants vivants dans les faubourgs traversés ? Le tram n'est pas qu'un outil de mobilité mais aussi un facteur d'amélioration de la vie de quartier.**

➤ Réponse du Vice-président aux mobilités :

Le premier élément qui me semble important, est le sentiment d'appartenance à une ville ou à une agglomération. C'est aussi ça qui nous a fait prendre ce choix-là. On va jusqu'à Wolfisheim parce que c'est du lien et du liant ou la question d'appartenance à une

agglomération. Ensuite, tout déplacement doit aussi transformer les espaces publics et la qualité de vie au quotidien. Mais selon qu'on habite à tel endroit ou un peu plus loin, l'impact n'est pas le même parce que, parfois il y a du bruit, parfois il y a des passages, parfois il y a des arrêts de tram, etc. C'est pourquoi, je crois qu'il faut vraiment qu'on réfléchisse à la fois dans le microcosme, devant chez soi, mais aussi sur une fonction beaucoup plus large dans les modalités de déplacement. Et puis, une troisième remarque : il y a également nécessité d'appartenance à la ville et de relier à la ville un certain nombre de quartiers qui aujourd'hui sont plus éloignés. Je pense notamment au quartier du Hohberg. Là aussi, il y aura des choix à faire. Le passage sur la route des Romains, tout droit, va de fait aller plus vite, mais il va de fait, éviter le quartier du Hohberg et aussi de fait, les habitants qui sont près de 5 ou 6 000. C'est ce type de choix qu'il faudra faire entre les personnes qui pourront être desservies ; la capacité du réseau à prendre en compte depuis Wolfisheim jusqu'au centre-ville et puis ce qu'il va permettre de fabriquer en termes d'humanité, parce qu'un tram c'est aussi la fabrication d'humanité et donc, ce qui peut être bien à un endroit, peut avoir des effets négatifs 150 m plus loin. C'est tout qu'il faut prendre en compte.

## 11.2. Questions relatives aux variantes de tracés

### – Gérard souhaite savoir comment et quand sera choisie la variante ?

#### ➤ Réponse du service Tramway et Grands Projets :

Ce temps de concertation permet de recueillir les observations, les attentes, les besoins exprimés...C'est que c'est un temps réglementaire qui permettra de retenir les options essentielles. C'est un choix qui sera fait par les élus de l'Eurométropole et dont la décision sera prise en conseil de l'Eurométropole. Ce temps d'échanges va être formalisé par écrit et va faire l'objet d'un bilan de concertation qui sera soumis au vote du conseil de l'Eurométropole et c'est à cette occasion que les décisions principales seront prises sur les options essentielles de ce projet.

### – Est-ce que la numérotation des variantes dépend d'une hiérarchie quelconque, ou est-ce qu'il y a une préférence qui est relevée dans cette numérotation ?

#### ➤ Réponse du service Tramway et Grands Projets :

La numérotation des variantes n'est pas le reflet d'une préférence de l'Eurométropole.

### – André s'interroge sur le fait que des chiffres de fréquentation sont indiqués et sont différents d'un tracé à l'autre. Il fait remarquer que ces différences dépendent des hypothèses, du nombre d'arrêts et du rayon de fréquentation. Sur la variante 3, il aurait pu y avoir un arrêt supplémentaire et aussitôt la fréquentation du tram sur cet axe en serait améliorée. Est-ce que c'est le cas ? Est-ce que cet arrêt-là serait pertinent ?

#### ➤ Réponse du service Tramway et Grands Projets :

Il s'agit d'expliquer comment on estime les potentiels de desserte et de clientèles aux stations. On trace bien un cercle de 500 mètres de rayon autour de chaque emplacement de station. Et puis, on dénombre le nombre les d'habitants, emplois et scolaires. Mais c'est sans compter les doubles comptes, c'est-à-dire qu'on n'additionne pas le nombre d'habitants desservis pour chaque station. On ne compte pas deux fois le même habitant selon qu'il est desservi à la fois par l'une et l'autre station. Alors si on ajoute une station, on est peut-être mieux desservi, mais ça n'apporte pas de clientèle supplémentaire. En fait, il y a un équilibre à trouver entre la finesse de la desserte, c'est-à-dire le nombre de stations

auprès desquelles un tramway va s'arrêter, et ce qu'on appelle la vitesse commerciale ; c'est-à-dire le temps de trajet, le temps de parcours pour l'utilisateur. Évidemment, moins il y a de stations, plus on ira vite. Au contraire, plus on ajoute de stations moins les usagers ou les habitants auront de trajets à faire à pied pour rejoindre le tramway. Mais par contre, globalement, pour ceux qui sont en transports, et on peut penser notamment aux usagers qui viennent de plus loin, leur temps de trajet est évidemment rallongé. Donc, il y a un équilibre à trouver entre les deux. Mais c'est vrai que pour le tramway, de manière générale, on considère que les inter stations, c'est-à-dire la distance entre deux stations, est grosso modo de l'ordre de 500 à 600 mètres, ce qui semble être le bon compromis aujourd'hui, permettant à la fois de desservir finement les habitants et, par ailleurs, d'avoir un temps de parcours qui est tout à fait attractif.

### **11.3. Questions relatives aux problématiques d'insertion urbaine de l'infrastructure tramway d'aménagements et d'usages de domaine public par les différents modes de déplacements**

– **Béatrice se demande, à propos du franchissement Nord des voies ferrées, pourquoi pas un tunnel à la place d'un pont entre la rue du Rail et la rue du Chemin de Fer ?**

➤ Réponse du service Tramway et Grands Projets :

Les deux solutions sont encore envisageables. Bien sûr, il y a des avantages et des inconvénients pour l'une et l'autre solution. On voit bien qu'un pont va marquer de manière très significative l'ambiance urbaine, le tissu urbain. Un tunnel, évidemment, sera plus discret, mais ça ne sera pas le cas des trémies d'accès qui seront particulièrement impactantes. Ça pose aussi la question de l'ensemble des autres mobilités que le tramway accompagne, à savoir les piétons et les cyclistes. On sait que dans des espaces souterrains, il y a un problème de la sécurité des usagers. Ce sont l'ensemble de ces éléments-là qu'il faudra prendre en considération, comparer et voir quelle solution sera la plus adaptée, la plus pertinente.

– **Aurore aborde le sujet des pistes cyclables, en disant qu'il ne faudrait pas refaire les mêmes erreurs que celles qui ont été faites sur la route des Romains en 2020. Elles ne sont pas adaptées au quotidien des cyclistes. Les pistes futures sont-elles bien prévues et correctement praticables ?**

➤ Réponse du service Tramway et Grands Projets :

Ce retour d'expérience des usagers sur les aménagements qui ont été réalisés est important pour l'Eurométropole. Évidemment, l'objectif est de répondre au mieux aux besoins des usagers et en particulier à ceux des cyclistes. Il y a deux éléments à mettre en perspective. Tout d'abord le confort de l'utilisateur, en l'occurrence du cycliste, pour qu'il se sente en sécurité, qu'il puisse vraiment circuler dans les meilleures conditions possibles, pour que les aménagements réalisés permettent d'avoir un outil attractif de déplacement. Et puis, en parallèle, c'est la fonctionnalité, c'est-à-dire que ces aménagements au-delà d'être confortables, doivent pouvoir aussi être très fonctionnels et permettre de se déplacer rapidement d'un point à un autre. Ce sont ces éléments-là qu'il faut prendre en considération. Il y a certainement des compromis à trouver, permettant de répondre aux deux objectifs et donc, permettant aux cyclistes d'être satisfaits des aménagements qu'ils utilisent.

➤ Réponse du Vice-président aux mobilités :



Il est évident que le réseau de tram ne peut se développer que si le réseau cyclable se développe de manière confortable, continue et en sécurité. C'est un impératif qui est le nôtre : le progrès du tram et du réseau cyclable.

- **Éric s'intéresse à la fin de la rue Virgile, au niveau du vieux chemin ; il y a un beau jardin. Va-t-on encore sacrifier le seul endroit de verdure restant ? Plus généralement, sur la question des parcs et des espaces verts existants, seront-ils impactés ? Le projet prévoit-il de planter davantage encore ?**

- Réponse du service Tramway et Grands Projets :

C'est bien la préoccupation de l'Eurométropole que de réussir l'insertion de ce projet tramway au niveau des espaces verts, aujourd'hui on est en étude de définition, donc c'est peut-être un peu tôt pour répondre précisément à ces questions. Par contre, le projet est aussi un projet de requalification urbaine. Cela signifie que tous les espaces publics qui longent ou bordent cette infrastructure tramway doivent être qualitatifs. C'est ce sur quoi l'Eurométropole travaillera dans les prochains mois. Aujourd'hui les études restent sommaires, permettent justement d'élaborer plus précisément la définition du projet. Demain, des études plus fines feront l'objet de temps de concertation complémentaires pour justement répondre à ces questions.

- Réponse du Maire de Wolfisheim :

Il faut aussi réfléchir avec des paysagistes spécialisés sur une écologie urbaine, c'est-à-dire faire en sorte de ne pas planter d'arbres qui ne servent à rien, mais de développer le fait que la microfaune urbaine puisse vivre. On parle des passereaux qui sont en perte, 80 % de passereaux en moins. Les abeilles aussi sont en difficulté. Donc, on peut profiter effectivement de ces nouveaux aménagements pour favoriser la biodiversité. C'est un vrai travail, parce qu'on peut planter en quelque sorte du béton vert qui ne sert pas à grand-chose et, on peut travailler sur l'écologie urbaine, c'est ce que nous faisons dans nos communes. Je voudrais également insister sur le fait que nous y serons très vigilants et tout comme sur le parking relais qui devra être abordé avec la même idée, le même principe de végétalisation et d'intégration architecturale dans l'environnement.

- **La ZAC Jean Monnet ne verra peut-être pas le jour. Pourquoi placer une station à cet endroit ?**

- Réponse du service Tramway et Grands Projets :

Le nom de la station « Jean Monnet », comme les autres, sont des noms techniques qui permettent surtout de se repérer sur le territoire. Le nom « Jean Monnet », lui, correspond plus à la rue Jean Monnet qu'à la ZAC Jean Monnet. C'est plutôt un point de repère pour les habitants de la rue Jean Monnet en question. Les emplacements précis restent à définir en fonction des études et de l'apport de la concertation. Mais cette station Jean Monnet n'a pas vocation de desservir uniquement la partie Nord de la route de Wasselonne, elle a aussi pour vocation de desservir tout l'espace pavillonnaire qui est situé au Sud, sur la commune d'Eckbolsheim et l'entrée de la zone d'activités du parc d'Eckbolsheim.

- Réponse du Maire d'Eckbolsheim :

On parle de l'insertion de Jean Monnet, et elle est importante pour nous, pour la zone d'activité. Il faut toute de même savoir qu'il y a plus de 3 000 emplois là-bas, et qu'elle représente quand même la quatrième zone d'activité de l'Eurométropole. Et souvent, les gens viennent d'un peu partout. Et plus il y aura des moyens de transport en commun moins on aura de voitures. Il faudra aussi connecter la ligne D à la ligne F, voire prolonger la ligne D avant la F.

- Réponse du service Tramway et Grands Projets :

Il est vrai que cette ligne de tramway qu'on envisage de prolonger depuis la station Comtes c'est aujourd'hui, la ligne commerciale F qui aurait naturellement vocation à se prolonger jusqu'à Wolfisheim. Elle vient intercepter le terminus actuel de la ligne D. Aujourd'hui, c'est vrai qu'on est plutôt à parler de choix de tracé, donc plutôt de choix d'implantation d'infrastructures, ce qui ne préjuge en rien des modalités d'exploitation demain, des lignes de tramway. Bien entendu, à l'intersection entre l'avenue François Mitterrand et la route de Wasselonne, il y aura une interconnexion à prévoir, pour justement ne pas obérer la possibilité d'utiliser les lignes commerciales en fonction des besoins des attentes des usagers. Donc c'est une question qui est encore ouverte et qui, en termes d'exploitation, sera aussi analysée avec la CTS.

➤ Réponse de l' élu référent du quartier de Koenigshoffen :

Il faut bien distinguer la plateforme du fonctionnement ultérieur. Ce n'est pas un secret. Je milite fortement pour qu'il y ait un maillage de tramway dans l'Ouest strasbourgeois, très clairement, de telle sorte à ce que les habitants de Koenigshoffen-Hohberg puissent également avoir une liaison directe avec le lycée de secteur, partiellement de secteur, puisqu'une partie des élèves de Koenigshoffen vont temporairement et malheureusement au Lycée Kléber, mais aussi profiter des installations d'Auchan, les équipements sportifs, la piscine et autres, en liaison directe, de profiter de l'infrastructure culturelle de petite dimension ou de grandes dimensions telles que le Zénith. Et ça, est-ce que ce sera possible justement, est-ce qu'on aura ce maillage à l'Ouest ?

➤ Réponse de la CTS :

On va de toute façon étudier toutes les possibilités d'interconnexion entre la ligne D et la ligne F aujourd'hui, ce qui est certain, c'est que l'exploitation future et cette interconnexion n'est pas établie puisqu'elle sera étudiée lors des futures phases. Mais c'est une option à laquelle il faudra réfléchir attentivement.

– **Y a-t-il une volonté d'installer des horodateurs, parce que si je prends le tramway ou le vélo pour me rendre en centre-ville, ma voiture restera logiquement dans la rue. L'Écologie punitive ?**

➤ Réponse de l' élu référent du quartier de Koenigshoffen :

Je m'exprime en tant qu'adjoint à la Maire en charge des espaces publics partagés et qui comprend aussi la question du stationnement en voirie. Il est vrai que sur un certain nombre de lignes de tramway, différentes gestions du stationnement sont possibles. À Koenigshoffen le long du tramway nous avons actuellement une zone bleue, donc c'est un stationnement gratuit, mais dont la durée est limitée de telle sorte à éviter des phénomènes qu'on a pu rencontrer dans d'autres secteurs : porte de Schirmeck, rue des Foulons, et l'ensemble où le stationnement a dû être mis en payant à la demande des habitants, parce qu'énormément d'automobilistes venaient s'y stationner pour ensuite prendre le tramway à l'arrêt tram Montagne Verte. Donc, il n'y a pas de règle absolue en la matière. Je pense que cela relève plutôt d'une question d'usage. On observe les usages et ensuite, ça permettra de voir ce qu'il en est exactement de la gestion du stationnement. Et je ne pense pas qu'il faille évoquer une « écologie punitive ». On est vraiment dans l'écologie dès lors qu'on est dans le développement et l'amélioration des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. En revanche, dans notre projet politique figure une stratégie de stationnement qui vise justement à encourager le stationnement non pas en voirie, mais dans des ouvrages ; ça peut-être, un parking relais par exemple. Il faut savoir, et c'est quelque chose qui est insuffisamment connu, que ceux et celles qui disposent d'un abonnement CTS peuvent stationner leur véhicule dans un parking relais. C'est compris dans l'abonnement. C'est insuffisamment connu et pourtant, c'est une vraie opportunité.

➤ Réponse du Vice-président en charge des mobilités :

C'est vrai que ce qui nous guide, c'est comment aujourd'hui en 2021, on essaie de répondre aux enjeux climatiques et aux questions de qualité de l'air. Ce n'est surtout pas une « écologie punitive », bien au contraire, parce qu'aujourd'hui, ceux qui font les frais de ces enjeux climatiques et de santé publique ce sont souvent les habitants des quartiers, des faubourgs, des quartiers d'habitat social, etc. Et donc, c'est bien pour ça que nous souhaitons relever ces défis-là. Autre réflexion : le débat public concerne les habitants au premier chef, mais il concerne aussi les salariés qui viennent travailler sur ce secteur-là. Il y a des zones d'activités, la zone d'activités les Forges, la zone d'activités d'Eckbolsheim, il y a des salariés qui sont sur Wolfisheim, qui sont sur Koenigshoffen et je crois peut-être que cette formule de débat public permet d'intégrer plus facilement à la fois les habitants, mais aussi les salariés et ceux qui viennent d'un peu plus loin. Et puis, l'autre remarque, c'est que nous sommes à la conjonction. Et donc, il faudrait profiter de cette mise en œuvre de cette ligne de tram pour mettre à plat l'ensemble du réseau des transports collectifs sur l'Ouest, que ce soit celui de la CTS, celui de la CTBR, parce que nous sommes à un enjeu où il y a le réseau urbain, le tram, les bus, mais il y aura aussi, je l'espère dans deux ans, ce qu'on appelle le TSPO qui doit venir de Wasselonne jusqu'au centre de Strasbourg et qui devrait s'arrêter à la hauteur du parking relais de Wolfisheim, ou encore à la hauteur de la station de tram Paul Éluard vers HautePierre, avec la perspective aussi d'un arrêt qu'on appelle les Forges, vers d'un côté l'hôpital et de l'autre côté, la zone d'activité des Forges. Donc, je crois que c'est la continuité et c'est cette globalité que nous devons prendre en compte. C'est à cette condition-là que tous les habitants des secteurs traversés s'y retrouveront.

– **Intervention de Nicolas en rapport avec les entreprises et les habitations. Selon les différents tracés, comment ça se passerait pour les gens ou les entreprises qui seraient à relocaliser ?**

➤ Réponse du Vice-président en charge des mobilités :

Je parlerais avant des zones d'activités. Effectivement, il y a beaucoup d'entreprises sortantes de Koenigshoffen, beaucoup sur le secteur des Forges, beaucoup sont sur le secteur de la zone d'activité d'Eckbolsheim, qui elle devrait encore se développer, comme d'ailleurs la zone d'activités des Forges. Et il est évident que pour les salariés, mais aussi ceux qui dynamisent ces entreprises, l'arrivée du tram sera un plus et sera une plus-value à la fois pour les salariés, pour les personnes qui viendront auprès de ces entreprises pour des raisons commerciales ou entrepreneuriales. Donc, je crois que c'est ça qui est extrêmement important. C'est que le tram, redéfinit l'urbain à la fois pour les habitants, pour les salariés, pour les entreprises, y compris dans la liaison entre Wolfisheim et le centre-ville, mais aussi dans la liaison entre les quartiers et la gare — parce que la station Faubourg Nationale est à 150 mètres de la gare. Donc, quelque part, c'est aussi la liaison pour beaucoup d'entreprises à des territoires beaucoup plus larges.

➤ Réponse de l'élu référent du quartier de Koenigshoffen :

Je vous remercie de votre question qui est essentielle puisqu'un projet de cette ampleur devra nécessairement être déclaré d'utilité publique puisque potentiellement, il peut y avoir besoin de fonciers privés. Il se peut aussi, en fonction des tracés qui seraient retenus qu'un privé ou qu'une entreprise puissent être impactés. Il est clair qu'il y a deux manières de faire, soit de manière assez brutale en disant « c'est déclaré d'utilité publique, vous êtes exproprié et vous avez une soulte d'argent et puis vous vous débrouillez ». C'est une version un peu brutale qui ne nous ressemblerait pas, en tous les cas, ce n'est pas l'option vers laquelle on pourrait se diriger. En revanche, une chose est certaine, il y a notamment

en jeu une entreprise de menuiserie qui est à Koenigshoffen qui est potentiellement sur un des tracés, mais pas seulement, il y a aussi un garage du côté de la rue du Rail. À proximité, nous avons la zone d'activités des Forges qui, aujourd'hui, n'est pas complète ; il reste encore des opportunités. Et le fait de pouvoir — je ne dis pas que ce sera le cas — mais je dis qu'il y a des possibilités de pouvoir relocaliser des activités et ça se fait aussi dans un travail d'intérêt général, c'est-à-dire d'accompagnement de l'entreprise ou des entreprises qui seraient impactées. Il y a les impacts directs. Si cette entreprise est impactée directement et qu'elle veut déménager, il y aura un accompagnement et ça s'est vu par le passé. Mais en revanche, il y a aussi les impacts indirects. Les cloches Voegelé, qui est un des rares sites en France de fabrication de cloches, qui se trouve près du pont des Romains. Il y a également La Poste, le centre de tri postal et l'accès au parc Gruber, qui est une pépinière d'entreprises, un site emblématique que nous souhaitons préserver puisqu'aujourd'hui, c'est l'une des rares friches industrielles qui a réussi à rebondir et à permettre le maintien d'activités voire en création, mais aussi d'être à proximité de la ville. Et pour ces entreprises-là, le choix du tracé est aussi déterminant puisqu'il ne faut pas nuire à une activité au point de la faire disparaître parce qu'il y a des dégâts collatéraux. Et ça, je pense qu'il faut bien les avoir en tête que le choix du tracé est impactant. Sur la question de la desserte du tramway d'un faubourg et l'effet, notamment par rapport à la Gare Centrale, je ne peux que regretter ici, je ne le répéterai jamais assez, que le choix de l'option Faubourg National est un choix qui est à mon sens une hérésie et que l'histoire nous le dira, puisqu'on sera obligé un jour ou un autre, d'avoir un accès direct à la Gare Centrale. Je le maintiens ; persiste et je signe là-dessus. Mais on le voit et surtout, notamment par rapport au développement de HautePierre du secteur Athéna de Cronembourg, qui bénéficie de cet accès direct à la Gare Centrale puisqu'aujourd'hui, nous avons un hôtel qui est installé à Cronembourg, mais également d'autres entreprises, qui n'hésitent pas à mettre leur site Internet ou sur leur carte de visite qu'ils sont situés à une ou deux stations directes de la gare Centrale. Je pense que pour Koenigshoffen, cette question sera à poser un jour ou l'autre.

#### **11.4. Questions relatives à l'intermodalité : restructuration du réseau bus, pôles d'échanges multimodaux**

– **Claudine parle de la complémentarité entre les modes de transport et en particulier de la complémentarité avec le bus. Il ne faudrait pas perdre le bus direct de Wolfisheim vers les Halles.**

➤ Réponse du Maire de Wolfisheim :

La question est légitime et quelques inquiétudes sont exprimées aujourd'hui parmi nos habitants à l'Ouest, qui craignent qu'on reprenne d'une main ce qu'on leur donne de l'autre. Donc, il faut que cet ensemble de structures de transport en public persiste, soit renforcé et travaille de façon interconnectée.

➤ Réponse de l' élu référent du quartier de Koenigshoffen :

Dans la continuité de la remarque de Claudine qui souligne que le projet tram devrait être présenté avec le plan de bus futur qui maillera le tram, on est dans la complémentarité ; c'est à dire qu'il y a des stations de tramways qui sont positionnées. Il s'agit d'un choix judicieux entre cette équation « desserte » et « vitesse commerciale ». C'est-à-dire, vitesse avec laquelle je me déplace et finesse de la desserte du territoire et notamment pour les communes les plus éloignées de la ville qui auront besoin d'avoir un accès aisé. Mais de toutes les façons, les communes les plus éloignées profiteront du TSPO et d'autres liaisons

plus directes vers la ville. C'est cette complémentarité qui permet de choisir, de manière très fine, le positionnement des stations. Quoi qu'il en soit, s'il s'agit de regarder l'expérience qui a été réalisée, la station Parc des Romains par exemple, on s'aperçoit aujourd'hui qu'il aurait été peut-être plus intéressant de la mettre plus proche du faubourg, puisque qu'actuellement elle est un peu loin de tout et elle sera encore loin de tout pour encore longtemps.

- **Question d'Aurore sur le cadencement, sur les horaires de tram et notamment la partie qui est déjà exploitée : est-ce que des modifications sont à prévoir sur le cadencement liées à cette extension de tram ? Et avec pour remarque, un tram toutes les 10 minutes, c'est quand même peu.**

➤ Réponse du service Tramway et Grands Projets :

L'objectif de l'extension de cette ligne, est de la mettre au même niveau que les autres lignes de tramways sur l'ensemble du réseau. Donc, aujourd'hui, on a un cadencement à 10 minutes sur cette première phase. On sait que c'est une ligne qui n'est pas terminée. Bien entendu, lorsque cette ligne sera prolongée, elle a vocation à avoir la même fréquence de passage que les autres lignes, à savoir à peu près 7 minutes, avec évidemment la même amplitude horaire que les autres lignes du réseau.

#### **11.5. Questions relatives au coût et au financement du projet**

- **Michèle pose la question des coûts pour interroger l'opportunité du projet : a-t-on comparé le coût avantage du bus par rapport à celui du tram qui va s'éloigner des grandes densités ?**

➤ Réponse du Vice-président aux mobilités :

Aujourd'hui, l'ambition que nous avons, est de franchir une nouvelle étape en matière de transport collectif et nous savons que jusqu'à Wolfisheim, le tram reste le mode de déplacement le plus pertinent et aussi le plus performant parce qu'il permet à la fois de faire une mise à plat de l'ensemble des modes de déplacement qu'il y a aujourd'hui sur l'agglomération, qu'il permet aussi de redéfinir à la fois les lignes de bus, mais aussi un axe structurant qui est le TSPO, et c'est vrai qu'aujourd'hui, en termes d'investissements, on va renforcer un certain nombre de lignes de bus. Mais si on veut vraiment franchir une étape sur les questions de qualité de l'air, d'accessibilité et de congestion aussi de droit à la mobilité pour tout un chacun, il nous a semblé évident et aussi au regard de ce qui s'est passé sur les autres lignes qui ont été créées, c'est vraiment un élément de transformation et de changement. Il y a un peu plus de dix ans, on a pris l'option du tram vers Kehl, avec des questionnements et des interrogations ; est ce qu'il y aura du monde au regard de ce que ça coûte ? Comment est-ce que ça va évoluer dix ans après ? Je crois qu'il n'y a personne qui remet en cause cette décision qui, à l'époque, avait été discutée en termes de choix et en termes de ce qu'elle générerait. Et c'est vrai que sur cette zone de pertinence, en tout cas, sur ce nombre de kilomètres, le tram reste surtout à l'Ouest, où il n'y a pas d'infrastructure ferroviaire — je le rappelle, sur Fegersheim, il y a des trains, à Geispolsheim, il y a le TER, sur la Wantzenau, il y a le train... Aujourd'hui sur l'Ouest de l'agglomération, il n'y a pas de réseau performant ferroviaire et l'arrivée du tram nous semble aujourd'hui la plus importante pour développer cette mobilité, et ce pour le plus grand nombre.

- **Question d'Adrien : dans quelle mesure le coût écologique des travaux sera-t-il pris en charge dans le choix des tracés ? C'est une question qui concerne l'impact écologique**



**global d'un projet, en particulier pour la première variante avec la construction d'un nouvel ouvrage.**

➤ Réponse du service Tramway et Grands Projets :

Dans l'étude d'un projet tel que celui d'une extension tramway, la réglementation nous impose depuis plusieurs années déjà de faire une analyse environnementale. Donc, c'est l'objet de toute l'étude qui viendra suivre ce temps de concertation réglementaire. On va approfondir évidemment l'analyse des tracés et donc, dans le cadre de l'évaluation environnementale, une analyse qui permettra de mesurer quel est effectivement l'avantage économique, écologique, environnemental de ce projet. L'analyse qui sera produite et qui sera portée à la connaissance du public permettra de vérifier justement quelle est la bonne adéquation entre ces éléments.

#### **11.6. Questions relatives aux projets d'urbanisation ou de renouvellement urbain dans les secteurs traversés par le projet**

– **Adrien s'interroge sur ce fléau qu'est l'étalement urbain, et demande si le tram ne va pas venir amplifier cet étalement urbain. Est-ce que, l'étalement urbain ne va pas être amplifié par cette desserte, cette accessibilité plus importantes dans les communes, justement d'Eckbolsheim, de Wolfisheim, mais aussi dans l'ensemble de l'Ouest de Strasbourg ?**

➤ Réponse de l'élu référent du quartier de Koenigshoffen :

En matière d'étalement urbain, le développement des transports publics est justement une réponse pour l'éviter, puisque le fait de développer les transports publics va permettre le développement d'habitats, d'industries et d'activités autour des arrêts de transports publics. Au contraire, c'est bien l'automobile, toute l'automobile qui a contribué à l'étalement urbain, puisque tout était accessible, dans un premier temps, et après, c'est devenu compliqué, puisqu'il y a à la fois la question de saturation, des bouchons, tout simplement, et aujourd'hui, la chose qui est compliquée avec une pollution, une qualité de l'air dégradée par le fait d'avoir de l'automobile à tout va. Donc, au contraire, l'étalement urbain est évité grâce au développement des transports publics, puisqu'on a des choses un peu plus ramassées.

➤ Réponse du Maire de Wolfisheim :

À propos de l'étalement urbain, il est vrai que l'urbanisme est une compétence eurométropolitaine, mais traditionnellement, les communes ont quand même leur mot à dire sur l'étalement urbain et les PLU sont des outils permettant de maîtriser l'étalement urbain, également.

## 12. Synthèse des apports de la concertation publique réglementaire

THEMATIQUES	ENJEUX RESSORTANTS DE LA CONCERTATION
<b>Objectifs généraux du projet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ La très grande majorité du public ayant participé à la concertation approuve le principe d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.</li><li>➤ Le projet doit desservir des habitants de Koenigshoffen, la ZA des Forges, le Hohberg, le Parc Grüber, Eckbolsheim et Wolfisheim.</li><li>➤ Le projet doit pouvoir capter les automobilistes venues des communes de l'Ouest et les inciter à poursuivre leur itinéraire par le tramway depuis le pôle multimodal de Wolfisheim.</li><li>➤ Le projet doit permettre un apaisement des conditions de circulation de la route des Romains et à une nouvelle répartition de l'espace public en faveur des mobilités actives.</li></ul>
<b>Variantes de tracés</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Une très grande majorité du public ayant participé à la concertation est favorable aux variantes V2 ou V3.</li><li>➤ La variante V2 est un bon compromis qui dessert un maximum de clientèle, permet l'aménagement d'une infrastructure tram performante, et permet l'aménagement d'itinéraires cyclables et piétons confortables et sécurisés.</li></ul>
<b>Insertion urbaine de l'infrastructure tramway, aménagements et usages de domaine public par les différents modes de déplacements</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Une plateforme tramway la plus possible en site propre dans les 2 sens.</li><li>➤ L'ajout d'une station supplémentaire à l'Ouest de la rue Virgile et des emplacements de stations légèrement modifiées grâce à la concertation.</li><li>➤ Un nouvel ouvrage dédié aux modes actifs, afin d'assurer une nouvelle couture urbaine entre l'Est et l'Ouest du quartier strasbourgeois de Koenigshoffen.</li><li>➤ Des itinéraires cyclables et piétons homogènes, larges et sécurisés, rabattant vers les nouvelles stations et vers le Zénith.</li><li>➤ L'importance de la mise en valeur paysagère du projet, de la végétalisation du projet et de ses abords.</li></ul>
<b>Intermodalité, restructuration du réseau bus, pôles d'échanges multimodaux</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Interconnexion des lignes D et F aux Poteries.</li><li>➤ La restructuration du réseau bus associée au projet ayant pour objectifs de desservir plus finement les quartiers et les communes.</li></ul>
<b>Coût et au financement du projet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ La variante V2 est un bon compromis par la maîtrise des coûts.</li></ul>
<b>Projets d'urbanisation ou de renouvellement urbain dans les secteurs traversés par le projet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le souhait de nombreux habitants de ne pas voir le secteur densifié par de nouveaux programme de constructions.</li></ul>

### 13. Les réponses de l'Eurométropole

THEMATIQUES	LES REPOSES DE L'EUROMETROPOLE
<p><b>Objectifs généraux du projet</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'Eurométropole prend acte :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de l'adhésion du public au projet d'extension du tramway vers l'Ouest de l'agglomération,</li> <li>○ de la volonté du public de voir le projet desservir la ZA des Forges, le Hohberg, le Parc Grüber, Eckbolsheim et Wolfisheim,</li> <li>○ de la volonté du public de voir le projet capter le flux automobile en provenance de l'Ouest de l'agglomération,</li> <li>○ de la volonté du public de voir le réaménagement de la route des Romains en faveur des mobilités actives.</li> </ul> </li> <li>➤ <b>Actions :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Rapprochement du terminus du rond-point de Wolfisheim (+200m)</b></li> <li>○ <b>P+R Wolfisheim : réalisation à l'horizontal, afin de ne pas obérer l'avenir par la construction d'un silo. Hypothèse de 800 places, à confirmer par les études d'avant-projet. Équipements : aire de covoiturage, véloparc, station Vélhop, bornes de recharge véhicules électriques.</b></li> <li>○ <b>Réaménagement de la route des Romains non empruntée par le tram (tronçon Engelbreit / Virgile)</b></li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Variantes de tracés</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les variantes 1 et 2 desservent mieux le quartier du Hohberg, ce qui constitue un enjeu fort du projet, au regard du nombre d'habitants à desservir.</li> <li>➤ La variante 3 semble desservir au mieux la centralité constituée par la route des Romains entre les serres « TROPIX » et le pont SNCF, mais son insertion très consommatrice d'emprise publique risque d'asphyxier les fonctions commerciales de la voie, tout en ne prédisposant pas à une bonne robustesse du réseau tramway envisagé.</li> <li>➤ La variante 1 présente également la difficulté d'insertion d'un ouvrage de franchissement des voies SNCF de 250m de longueur entre les collectifs à l'Est des voies ferrées et les entreprises à délocaliser du quartier étroit et resserré à l'Ouest des voies ferrées.</li> <li>➤ La variante 2 permet d'une part d'éviter cette insertion difficile, de desservir la zone prometteuse du parc Grüber et l'entrée d'Eckbolsheim de part et d'autre de la route des</li> </ul>

THEMATIQUES	LES REPONSES DE L'EUROMETROPOLE
	<p>romains, de bien desservir naturellement le Hohberg. Son insertion sur la rue de l'Engelbreit permettra d'accompagner les mutations à venir entre la centralité de la route des Romains et le quartier des Forges. Le projet tramway mené sur cette variante inclura un franchissement pour les modes actifs au niveau de la rue du rail venant « recoudre » l'Est et l'Ouest des voies ferrées. Par ailleurs, un projet d'apaisement de la route des Romains venant compléter sa requalification entre le pont SNCF et les serres « TROPIX » pourrait accompagner l'opération tramway de sorte que les différentes composantes du quartier de Koenigshoffen soient traitées avec toute l'équité requise.</p> <p>➤ <b>Actions : Le choix de l'Eurométropole de Strasbourg se porte donc sur la variante 2.</b></p>
<p><b>Insertion urbaine de l'infrastructure tramway, aménagements et usages de domaine public par les différents modes de déplacements</b></p>	<p>➤ L'Eurométropole prend acte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ du souhait de voir le tramway construit en site propre le plus possible, et la réalisation d'itinéraires cyclables et piétons confortables et sécurisés,</li> <li>○ des compléments de desserte par l'ajout de stations sur le tracé ou le positionnement plus fin des stations,</li> <li>○ de l'adhésion forte du public au principe de réalisation d'un nouveau franchissement des voies ferrées dédié aux modes actifs au droit de la rue du Rail,</li> <li>○ de l'importance de la végétalisation du projet et de ses abords.</li> </ul> <p>➤ <b>Actions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>8 à 9 stations desservant au mieux Koenigshoffen, ZA des Forges, le Hohberg, Eckbolsheim, ZA d'Eckbolsheim et son extension, Wolfisheim</b></li> <li>○ <b>Franchissement des voies ferrées dédié aux modes actifs : étude passerelle / souterrain</b></li> <li>○ <b>Liaison piétonne vers le Zénith depuis les stations « ZA Eckbolsheim » et/ou « Jean Monnet »</b></li> <li>○ <b>Aménagement du parvis du CSC Camille Clauss</b></li> </ul>
<p><b>Intermodalité, restructuration du réseau bus, pôles d'échanges multimodaux</b></p>	<p>➤ L'Eurométropole prend acte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ du souhait de voir les lignes D et F interconnectées aux Poteries,</li> <li>○ de la volonté du public de voir le futur réseau bus redéployé en faveur d'une desserte plus fine des quartiers et des communes.</li> </ul> <p>➤ <b>Actions : intégration de ces éléments de programme aux études ultérieures</b></p>

## **Annexe 3**

### **Programme de travaux**



Les éléments de programme se réfèrent aux tracés et éléments d'insertion présentés au public lors de la concertation publique réglementaire. Ils prennent aussi en compte un certain nombre d'observations et de propositions concrètes formulées dans le cadre de la concertation publique.

## **1. Variante de tracé retenue et généralités**

A l'issue de la concertation publique réglementaire organisée du 18 janvier au 19 février et considérant l'analyse comparative des trois variantes de tracés présentés lors de celle-ci, d'une part, et l'ensemble des observations, avis et remarques formulées par le public, l'exécutif de l'Eurométropole de Strasbourg a décidé de retenir la variante de tracé V2.

Au-delà de la station terminus actuelle « Comtes », l'infrastructure tramway sera donc prolongée sur la route des Romains, puis empruntera la rue de l'Engelbreit vers le Nord. Elle bifurquera vers l'Ouest sur la rue Virgile, et rejoindra la route des Romains, qu'elle emprunte jusqu'à la station « Poteries ». L'infrastructure tramway sera ensuite prolongée sur la route de Wasselonne jusqu'à la future station terminus « Wolfisheim ».

La longueur d'infrastructure à construire entre la station « Comtes » et le nouveau terminus à Wolfisheim est estimée à 4 km.

## **2. Caractéristiques d'insertion urbaine de la nouvelle infrastructures tramway**

### **2.1. Section construite sur le ban communal strasbourgeois**

- Sur la route des Romains, sur le tronçon compris entre l'allée des Comtes et la rue de l'Engelbreit : afin de préserver la création de cheminements piétons et d'itinéraires cyclables confortables, le tramway sera inséré en voie unique ou en site banalisé, totalement ou partiellement selon les largeurs d'emprises publiques disponibles.
- Sur la rue de l'Engelbreit, sur le tronçon compris entre la route des Romains et la rue Virgile : le tramway sera inséré en doubles voies, en site central propre intégral.
- Sur la rue Virgile, jusqu'à la route des Romains : le tramway sera inséré en doubles voies, en site central propre intégral.
- Sur la route des Romains, sur le tronçon compris entre la rue Virgile et l'avenue François Mitterrand : le tramway sera inséré en doubles voies, en site latéral Nord propre intégral. La nouvelle infrastructure tramway sera interconnecté avec l'infrastructure existante de l'avenue François Mitterrand. Un dispositif de stockage de rames de tramway sera réalisé en marge du pôle d'échange des Poteries, afin d'assurer une souplesse d'exploitation du réseau tramway par la CTS.
- Cinq stations tramway sont projetées sur cette section strasbourgeoise :
  - Afin de préserver l'accessibilité du Parc Grüber, la station « Engelbreit » sera implantée à l'extrémité Sud de la rue de l'Engelbreit, au plus près du carrefour avec la route des

- Romains. Elle desservira de façon optimale le secteur Sud-Est du quartier de Koenigshoffen. Elle offrira des correspondances avec les lignes de bus desservant ce quartier,
- Le positionnement de la station « Forges » dépendra des possibilités de conservation des arbres situés à l'extrémité Est de la rue Virgile et de la possibilité technique (notamment la longueur de d'alignement droit disponible) de l'implanter à l'extrémité Nord de la rue de l'Engelbreit. Elle desservira à la fois l'Est du quartier du Hohberg et l'entrée Sud de la zone d'activité des Forges. Elle offrira des correspondances avec les lignes de bus desservant ce secteur,
  - La station « Virgile » sera implantée sur la rue Virgile, à proximité du centre socio-culturel Camille Clauss dont les abords seront réaménagés,
  - La station « Terence » sera ajoutée à l'extrémité Ouest de la rue Virgile, afin de desservir les habitants de la communes d'Eckbolsheim,
  - La station « Poteries » sera implantée sur la route des Romains à l'Est du carrefour avec l'avenue François Mitterrand, le plus près possible de la station tramway actuellement terminus de la ligne D. Elle desservira le secteur Nord-Est de la commune d'Eckbolsheim et permettra des correspondances aisées entre les deux lignes de tramway et s'intégrera dans l'actuel pôle d'échange multimodal des Poteries. Elle offrira des correspondances avec les lignes de bus desservant ce secteur.

## **2.2. Section construite sur les bancs communaux d'Eckbolsheim et de Wolfisheim**

Au-delà du carrefour avec l'avenue François Mitterrand, l'infrastructure tramway est prolongée sur la route de Wasselonne jusqu'au futur terminus à Wolfisheim. Elle sera implantée en site latéral Nord.

Trois stations tramway sont projetées sur cette section :

- la station « Jean Monnet » sera implantée au Nord-Ouest du carrefour entre la route de Wasselonne et la rue Jean Monnet. Elle desservira l'entrée de la zone d'activité d'Eckbolsheim d'une part, et le secteur résidentiel Nord de la commune,
- la station « ZA Eckbolsheim » sera implantée sur la route de Wasselonne, au droit des n° 1, 3 et 5,
- la station « Wasselonne » sera implantée sur la route de Wasselonne à l'Ouest du carrefour avec la rue Emile Mathis,
- la station « Wolfisheim » sera implantée au plus près du rond-point d'entrée de ville. Elle desservira la future extension de la zone d'activités d'Eckbolsheim d'une part, et la commune de Wolfisheim d'autre part. Elle constituera le cœur d'un pôle d'échange d'entrée Ouest de l'agglomération, associé à la création d'un parking-relais dont la capacité sera définie par les études d'avant-projet.

## **3. Éléments généraux du programme d'aménagement de l'espace public**

Le programme d'extension du réseau tram vers l'Ouest de l'agglomération comporte l'aménagement d'itinéraires cyclables et de cheminements piétons nouveaux :

- Le long de l'infrastructure tramway, des itinéraires cyclables et piétons homogènes, larges et sécurisés seront réalisés,

- Un nouvel ouvrage, dédié aux modes actifs, sera réalisé afin d’assurer une nouvelle couture urbaine entre l’Est et l’Ouest du quartier strasbourgeois de Koenigshoffen, au niveau de la rue du Rail. L’Eurométropole étudiera les 2 options possibles (tunnel et passerelle) dans le cadre des études d’avant-projet,
- Des itinéraires de rabattements vers les nouvelles stations tram seront, par ailleurs, étudiés afin de créer de nouvelles porosités inter ou intraquartiers,
- Un nouvel itinéraire vers le Zénith sera également étudié depuis les futures stations tram « Wolfisheim », « ZA Eckbolsheim » et « Jean Monnet ».

Il comporte également le réaménagement de la route des Romains sur le tronçon compris entre la rue de l’Engelbreit et la rue Virgile. Conformément aux attentes exprimées par le public dans le cadre de la concertation, ce réaménagement se fera en faveur des modes de déplacements actifs (piétons, vélo) et aura pour objectifs d’apaiser les conditions de circulation automobile sur la route des Romains, favoriser le développement de l’activité commerciale et de renforcer la centralité de Koenigshoffen.

#### **4. Programme de restructuration du réseau bus et d’aménagement des pôles d’échanges multimodaux**

Le réseau de bus sera localement restructuré de manière à favoriser les synergies entre les lignes de bus et le tramway, et à améliorer la desserte des différents secteurs et quartiers traversés

Plusieurs stations tramway offriront un contact avec une ou plusieurs lignes de bus, certains de ces pôles d’échanges tram-bus jouant un rôle important notamment du fait de leur impact sur l’urbanisme, par l’amélioration des facteurs d’accessibilité transports collectifs. Ces pôles d’échanges seront systématiquement aménagés et équipés dans la perspective :

- de faciliter l’approche des bus et d’une régulation par feux priorisant leur circulation,
- de rendre parfaitement commodes et sécurités les cheminements d’accès aux points de correspondances bus-tram, en privilégiant les échanges de quai à quai,
- d’améliorer l’information donnée aux usagers,
- de faciliter l’accès et l’usage des transports en commun aux personnes handicapées dans les conditions prescrites par la réglementation en vigueur,

Les pôles d’échanges multimodaux des Poteries et de Wolfisheim feront l’objet d’un traitement spécifique. Aux Poteries, la nouvelle station tramway sera pleinement intégrée au pôle d’échange existant en minimisant et clarifiant les itinéraires depuis et vers la station tramway actuelle d’une part, et en provenance et en direction du parking-relais existant d’autre part. A Wolfisheim, l’accessibilité du futur parking-relai depuis le réseau routier existant et projeté sera optimisée. Il en sera de même pour les liaisons piétonnes depuis le parking-relai vers la station tramway.

## **Annexe 4**

**Instauration du périmètre de prise en considération en vue  
de la réalisation de l'extension du réseau tram vers l'Ouest  
de la l'agglomération strasbourgeoise**

Il importe de préserver les conditions de faisabilité du projet d'extension du réseau tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, et de pouvoir le réaliser au moindre coût, avec un minimum de déviations de réseaux et de démolitions de bâtis. Il convient, à cet effet, d'une part que la collectivité prenne en compte, dans le cadre de la procédure d'élaboration du PLUi, les différentes orientations du volet "transports collectifs" présentées dans le SCOTERS et d'autre part, que des périmètres de prise en considération soient inscrits sur les plans d'urbanisme.

Diverses mesures de sauvegarde sont prévues par le droit de l'urbanisme pour éviter que des travaux, des constructions ou des installations projetées par des particuliers ne compromettent les projets d'urbanisme et de travaux publics, ou n'en rendent l'exécution plus onéreuse. S'agissant de protéger les tracés des futurs TCSP, les articles L 424-1 du Code de l'urbanisme trouve son application dans la mise en œuvre de périmètres de prise en considération qui offrent à l'Administration la possibilité de ne pas se prononcer immédiatement, de façon positive ou négative, sur les demandes d'autorisation d'occupation du sol (certificats d'urbanisme ; permis de lotir ou de construire...). La principale mesure de prise en considération est la possibilité d'opposer un sursis à statuer, cette mesure devant être motivée et ne pouvant pas dépasser deux ans. Par ailleurs, les périmètres de prise en considération arrêtés par une collectivité deviennent obsolètes si, dans un délai de dix ans à compter de leur entrée en vigueur, l'exécution des travaux n'a pas été engagée.

En ce qui concerne la portée et les effets juridiques de l'instauration de périmètres de prise en considération, il convient de préciser que :

- la mise en œuvre du sursis à statuer ne constitue pas pour autant de la part de la collectivité, une décision de réaliser le projet dont le périmètre est pris en considération. Elle ne préjuge en rien des choix qui pourraient être arrêtés par la collectivité, à l'issue des procédures requises, au titre de l'opération,
- la délimitation des périmètres de prise en considération de variantes de tracés d'un TCSP n'a ni pour objet, ni pour effet, d'amener l'autorité compétente à se prononcer sur les avantages des différentes variantes possibles, mais uniquement d'en faciliter l'éventuelle réalisation,
- les périmètres de prise en considération présentent des différences sensibles, tant en termes de procédure d'établissement que d'effets juridiques, avec les emplacements réservés qui sont fixés dans le cadre du PLUi, qui ont une emprise précise et dont l'effet produit (servitude impliquant l'inconstructibilité radicale du terrain) n'est pas limité dans le temps. En matière de garanties des propriétaires, les deux procédures prévoient le droit de délaissement. Le propriétaire frappé par un sursis à statuer sur une demande d'autorisation d'urbanisme peut mettre en œuvre son droit de délaissement, la collectivité disposant d'un an pour répondre et décider d'acquérir le terrain concerné.

Le Conseil de l'Eurométropole est donc appelé à « prendre en considération » le projet et à délimiter les terrains affectés à celui-ci sur les territoires des communes de Strasbourg, Eckbolsheim et Wolfisheim :

- la route des Romains, à partir de la station tramway actuelle « Comtes » jusqu'au carrefour avec la rue de l'Engelbreit,
- la rue de l'Engelbreit, depuis le carrefour avec la route des Romains jusqu'au carrefour avec la rue Virgile,
- la rue Virgile depuis le carrefour avec la rue de l'Engelbreit jusqu'au carrefour avec la route des Romains,
- la route des Romains depuis le carrefour avec la rue Virgile jusqu'au carrefour avec l'avenue François Mitterrand,

- la route de Wasselonne depuis le carrefour avec l'avenue François Mitterrand jusqu'au rond-point d'entrée de ville de Wolfisheim.

Le périmètre de prise en considération est constitué d'une emprise de 30 mètres de part et d'autre de l'axe des tracés ci-dessus définis et de 50 mètres de part et d'autre des stations.

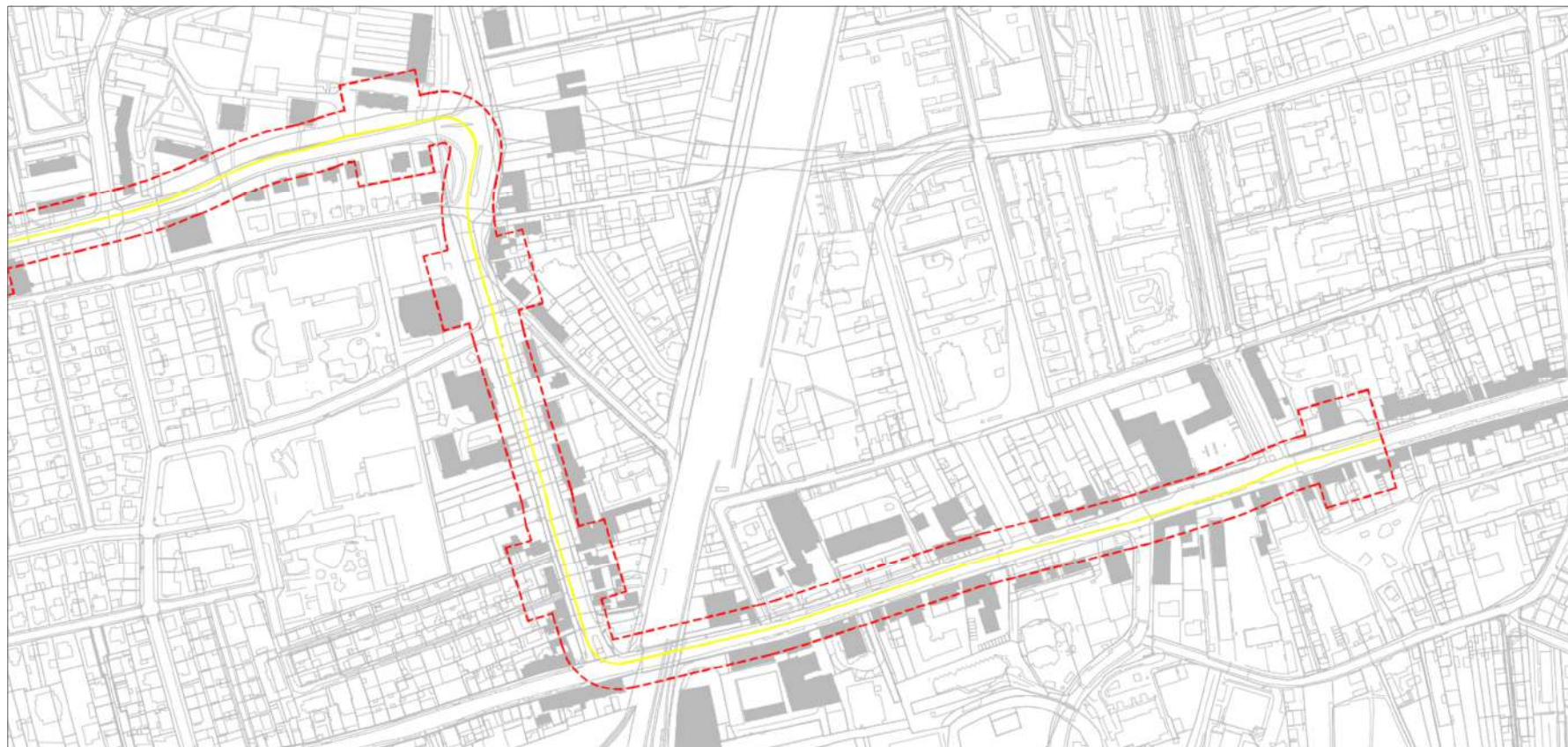


**Périmètre de prise en considération du projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise**

**Plan global**

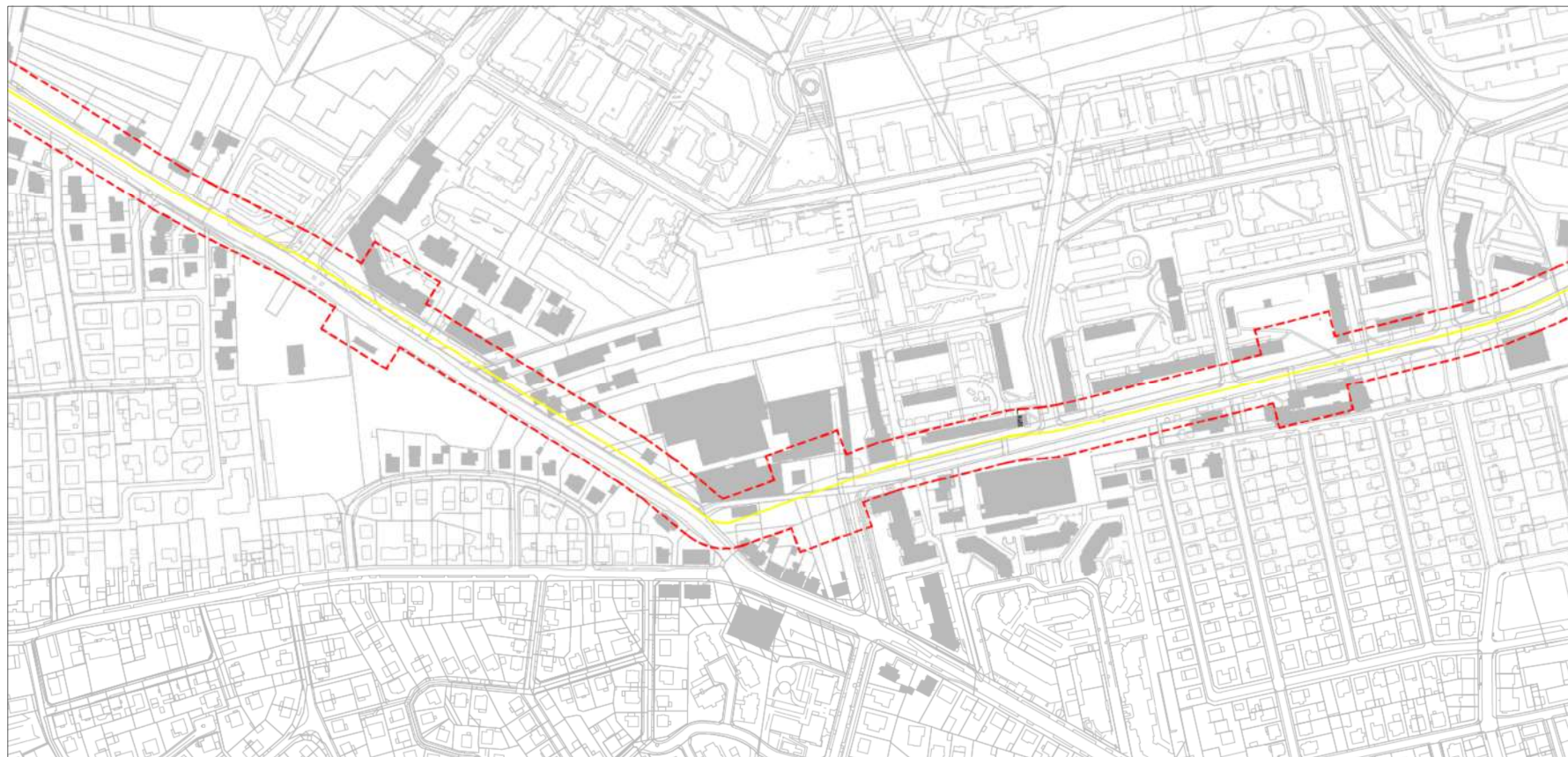


**Tronçon « Comtes – Virgile Est »**

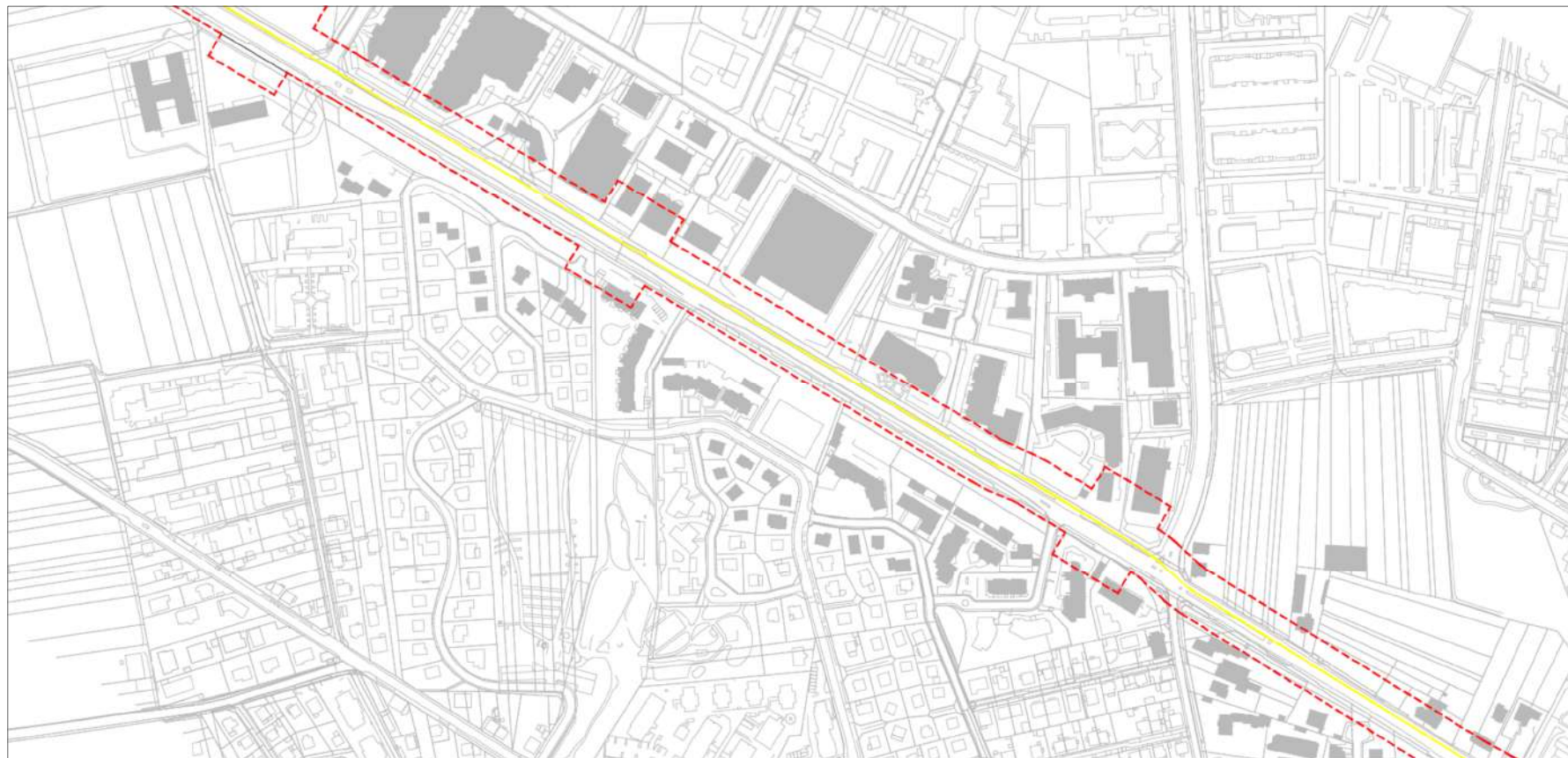




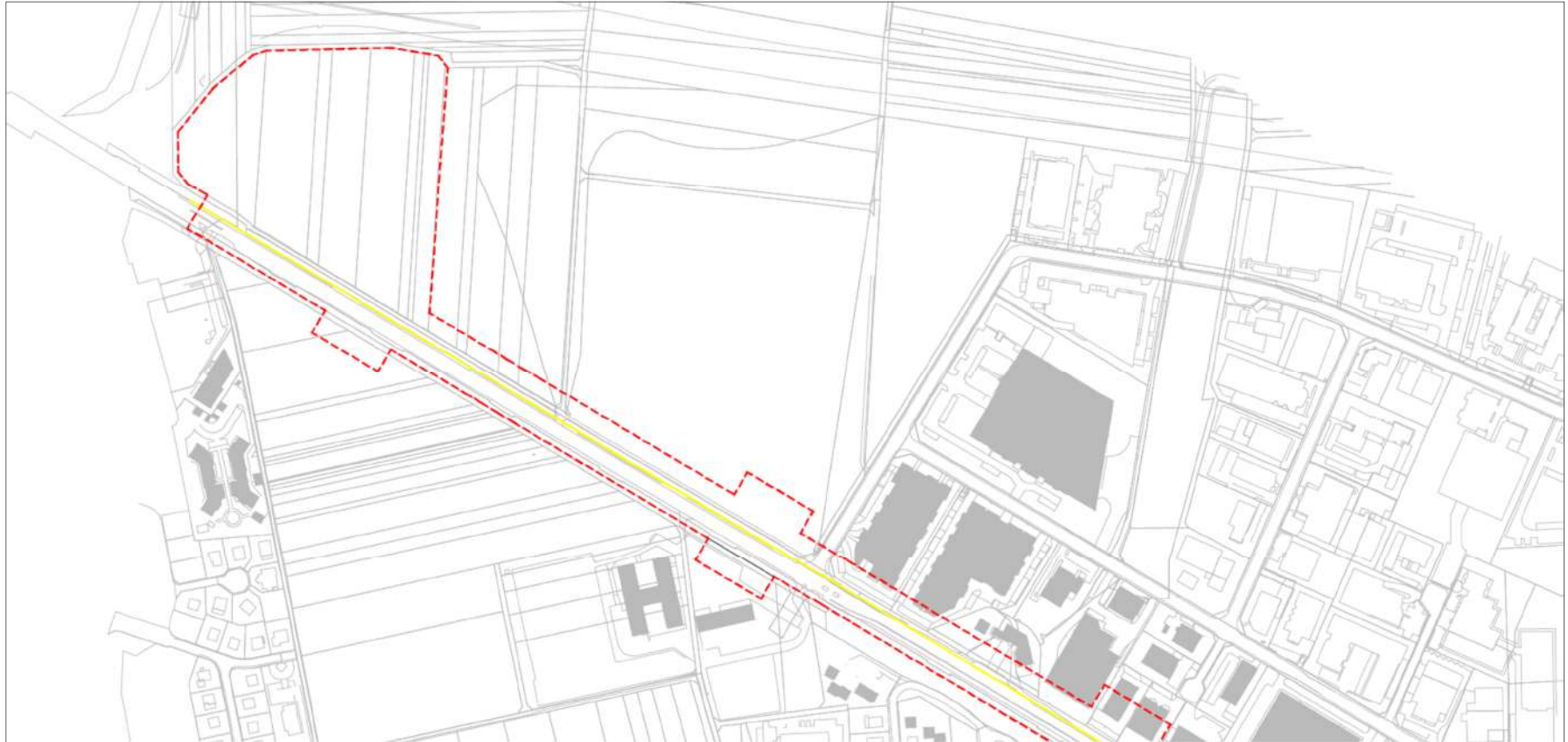
**Tronçon « Virgile Est – Poteries »**



**Tronçon « Poteries – Eckbolsheim »**



**Tronçon « Eckbolsheim – terminus »**





## Détails des votes électroniques

SERVICE DES ASSEMBLEES

**Point 6** : Projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise : arrêt du bilan de la concertation publique, prise en considération du projet, approbation du programme de travaux et poursuite des études.

Résultats du vote (cf. détails page suite) :

Pour : 82 voix +2 :

Mme Isabelle Meyer et M. Guillaume Libsig ont rencontré un problème avec l'application de vote et souhaitaient voter pour.

**Contre : 0 voix**

**Abstention : 0 voix**



**CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DU 07 MAI 2021 - Point n°6**

Projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise : arrêt du bilan de la concertation publique, prise en considération du projet, approbation du programme de travaux et poursuite des études.

**Pour**

**82**

AGHA BABAEI Syamak, AMIET Eric, BAAS Fabienne, BALL Christian, BARSEGHIAN Jeanne, BAUR Jacques, BOULALA Bruno, BRASSAC Christian, 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, FABRE Murielle, FELTZ Alexandre, FROEHLI Claude, GRAEF-ECKERT Catherine, GUGELMANN Christine, HEIM Valérie, HENRY Martin, HERRY Jonathan, HERZOG Jean Luc, HOERLE Jean-Louis, HOFFSESS Marc, HUMANN Jean, IMBS Pia, JAMPOC-BERTRAND Nathalie, JEAN Anne-Marie, JEROME Martine, JUND Alain, KANNENGIESER Michèle, KESSOURI Annie, KIRCHER Jean-Louis, KOHLER Christel, KOSMAN Aurélie, KOUSSA Salah, KREYER Céleste, LAFAY Marina, LE SCOUEZEC Gildas, LECKLER Michèle, LOBSTEIN Andre, MACIEJEWSKI Patrick, MASTELLI Dominique, MISTLER Anne, OEHLER Serge, PERRIN Pierre, PFRIMMER Philippe, PREVE Jean Paul, RABOT Valentin, RAMDANE Abdelkarim, REICHHART Ada, ROTH Pierre, SCHAAL Rene, SCHAAL Thierry, SCHAEFFER Jean-Michel, SCHAETZEL Françoise, SCHANN Gérard, SCHOEPFF Patrice, SCHULER Georges, SOULET Benjamin, SPLET Antoine, STEFFEN Joël, STEINMANN Elodie, TERNOY Doris, TISSERAND Lucette, TRAUTMANN Catherine, TUFUOR Owusu, TURAN Hulliya, ULRICH Laurent, VARIERAS Floriane, WERLEN Jean, ZIELINSKI Carole, ZORN Caroline, ZOURGUI Nadia

**Contre**

**0**

**Abstention**

**0**