

## **Annexe 3**

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

### **Programme des études d'avant-projet**

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. Variantes de tracés mises à l'étude et généralités**

À l'issue de la concertation publique réglementaire organisée du 15 juin au 30 septembre 2021 et considérant d'une part l'ensemble des observations, avis et remarques formulées par le public lors de celle-ci, et les analyses comparatives des trois variantes de tracés présentées sur la partie Nord et des trois variantes de tracé présentées sur la partie strasbourgeoise d'autre part, l'exécutif de l'Eurométropole de Strasbourg décide la poursuite des études d'avant-projet de la combinaison des tracés de la variante N1 au Nord et de la variante C1 sur la partie strasbourgeoise.

À savoir :

Pour la partie Nord, depuis la Place de Haguenau, le tracé de la variante N1 remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait d'abord la route de Bischwiller, où une première station serait implantée. Il tournerait ensuite vers l'Ouest pour rejoindre la route du Général de Gaulle par la nouvelle liaison du quartier Fischer. Une deuxième station pourrait être implantée au niveau du parking Prévert. Le tracé se poursuivrait sur la route du Général de Gaulle en direction du Nord, traverserait le Pont « Saint Charles » qui enjambe les voies ferrées. Au nord du pont pourrait être implantée une troisième station. Toujours sur cet axe, une quatrième station pourrait être implantée devant le centre-commercial E. Leclerc. Le tracé se poursuit sur la route de Brumath, où une cinquième station de terminus dont l'emplacement reste à définir serait implantée. En fonction de l'interdistance avec ce nouvel emplacement de terminus, une sixième station serait envisagée. Le terminus s'accompagnerait de la construction d'un éventuel P+R.

Pour la partie strasbourgeoise, depuis la gare où serait créée une deuxième station tramway en surface, le tracé de la variante C1 emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins. Le tracé se poursuivrait ensuite rue de Wissembourg, puis rejoindrait la place de Haguenau où serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite l'avenue des Vosges jusqu'à la rue de la Paix où la connexion serait réalisée avec les lignes existantes. 2 stations seraient envisageables au niveau du Palais des Fêtes et au niveau de la rue Louis Apfel (« République Nord »).

La longueur d'infrastructure à construire entre le terminus Nord à Bischheim et les connexions sur la commune de Strasbourg au niveau de la gare centrale d'une part, de la rue de la Paix d'autre part correspond à un linéaire estimé à environ 5 kilomètres répartis en 1,8 kilomètres pour la partie strasbourgeoise et environ 3 kilomètres pour la partie Nord.

## **2. Objectifs généraux du programme d'aménagement de l'espace public**

Le programme d'extension du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim a pour ambition l'apaisement de la circulation à travers le projet de territoire, avec notamment la mise à l'étude approfondie en vue de la réappropriation de l'espace public et de la mise en cohérence avec les schémas piétons et cyclables, et plus concrètement de :

- La création d'une nouvelle bretelle d'accès à la future M35 depuis l'échangeur de Hoenheim, dans le but de pacifier la circulation sur les routes de Brumath/Général de Gaulle et Bischwiller/de la République ;
- La restructuration de la place de Haguenau en « parc urbain métropolitain » et sa transformation afin de créer la continuité des espaces publics urbains entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ;
- La requalification de l'avenue des Vosges en vue de réorganiser les conditions d'accès à Strasbourg, afin de limiter les flux de longue distance, au profit des usages de desserte locale, en poursuivant notamment des études sur différents degrés d'apaisement de l'avenue des Vosges, à la lueur des impacts sur les quartiers environnants ;
- La requalification de la route de Bischwiller dans une logique d'apaisement et en cohérence avec sa fonction de centralité des communes concernées par le projet tramway ;
- La suppression de la circulation automobile traversante à la Gare pour répondre aux ambitions de diffusion majeures des voyageurs en lien avec le Réseau Express Métropolitain ;
- La création d'un éventuel P+R, au niveau du terminus Nord afin de basculer le maximum de report modal des déplacements automobiles vers les transports en commun ;
- La valorisation du P+R existant de l'Espace Européen de l'Entreprise sur le ban communal de Bischheim, grâce au prolongement de la ligne de BHNS G, ligne pour laquelle un projet de prolongement en direction du quartier Danube à Strasbourg est en cours ;
- La création d'un parking public de proximité dans le secteur de la place de Haguenau et la rue Jacques Kablé, d'au moins 300 places.

Il intègre aussi quelques aménagements visant à la préservation d'une qualité d'accès des usagers des bus urbains et des cars interurbains au secteur des Halles, en cohérence avec le projet de tramway.

Il comporte également l'approfondissement des études d'aménagement d'itinéraires cyclables et de cheminements piétons nouveaux :

- Le long de l'infrastructure tramway, des itinéraires cyclables et piétons homogènes, larges et sécurisés seraient réalisés ;
- Des itinéraires de rabattements vers les nouvelles stations tram seront, par ailleurs, étudiés afin de créer de nouvelles porosités interquartiers.

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

#### **3.1. Section mise à l'étude sur le ban communal strasbourgeois**

- Entre la gare où serait créée une deuxième station tramway « Gare » en surface sur la partie Est de la place, et la place de Haguenau où serait créée une station tramway au Sud du parc et dans l'espace piétonnier, le tramway s'implanterait en site propre double sens le long du boulevard Président Wilson et de la rue du Wissembourg. Les alignements d'arbres centraux seraient conservés et une rangée de stationnement longitudinal serait aménagée entre les arbres. Sur la rue de Wissembourg, la plateforme tramway serait aménagée sur la rive Sud de sorte à assurer la continuité des aménagements de la place de Haguenau. La circulation générale serait basculée sur la rive Nord. Concernant l'itinéraire cyclable, une piste bidirectionnelle pourrait être aménagée à l'Ouest dans l'objectif d'une liaison cyclable entre le Nord et la gare, et d'une connexion avec les itinéraires vélos provenant de l'Ouest, ou bien une large piste cyclable bidirectionnelle serait aménagée sur le terre-plein central.
- Entre la place de Haguenau et l'avenue de la Paix le tramway s'insérerait sur l'avenue des Vosges en site propre central intégral, en préservant des arbres d'alignement. La nouvelle infrastructure tramway serait interconnectée avec l'infrastructure existante de l'avenue de la Paix. Plusieurs solutions d'aménagement de l'espace sont possibles. L'aménagement recherchera :
  - La libération des rives entre les arbres et les façades des bâtiments au profit des modes actifs ;
  - La création d'aménagements cyclables confortables permettant d'assurer une liaison Ouest – Est rapide, sécurisée et sans discontinuités en cohérence avec le plan vélo adopté par l'Eurométropole le 25 juin 2021 ;
  - La préservation des arbres d'alignement ;
  - Le respect des perspectives d'alignement ;
  - Un aménagement permettant un apaisement important de la circulation automobile.
- Deux stations tramway sont projetées sur l'avenue des Vosges :
  - Une première station « Palais de Fêtes » serait implantée au niveau de la rue de Phalsbourg.
  - Une deuxième station « République Nord » serait implantée au niveau de la rue Louis Apfel.

#### **3.2. Section mise à l'étude sur les bancs communaux de Schiltigheim et de Bischheim**

- Depuis la Place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la Place et de la route de Bischwiller. La plate-forme du tramway serait en site latéral Est, double sens partagé avec le bus. Une première station « Fischer » serait implantée sur le ban communal de Schiltigheim devant le garage ANDRE\_CITROEN.

- Il tournerait ensuite vers l’Ouest par la nouvelle liaison du quartier Fischer (rue Hélène Schweitzer). La plate-forme tramway serait en site latéral Sud sur ce tronçon, avant de rejoindre la route du Général de Gaulle.
- Sur la route du Général de Gaulle, au Sud de la rue Saint Charles, dans l’emprise la plus contrainte, située entre la rue des Poilus au Sud et la rue Jean-Jaurès au Nord, le tramway serait en voie unique (sauf au niveau de la station « Prévert » au niveau du parking Prévert existant). Le partage de l’espace public entre la plate-forme du tramway, l’automobile et les modes doux sera étudié plus finement. Plusieurs possibilités pour la circulation automobile au profit de la desserte locale sont possibles : vélorue (zone 30km/h) ou zone de rencontre (zone 20km/h). Il s’agit de profiter de l’arrivée du tramway pour apaiser très fortement la circulation automobile. Quelle que soit la solution, le plan de circulation devrait être modifié, notamment par la mise en place de boucles de desserte (à l’instar du centre de Strasbourg).
- Au-delà de la rue Jean-Jaurès, et jusqu’à la rue de Sélestat, le tramway serait en site mixte avec les voitures ou le bus dans un sens afin de franchir le pont Saint Charles.
- Au Nord du Pont Saint Charles, et jusqu’au terminus au Nord, un site propre central intégral est envisagé. Toutefois, l’aménagement proposé cherchera à limiter au maximum l’impact sur l’alignement central d’arbres existant entre la rue d’Obernai et le centre commercial E. Leclerc, qu’il conviendra de contourner. Un site banalisé tramway et circulation générale serait ponctuellement envisagé dans un sens.
- Trois ou quatre stations tramway sont projetées sur cette section, selon le choix de l’emplacement du terminus :
  - La station « Trois Épis » serait implantée au Nord du pont Saint Charles, au Sud de la rue de la Paix ;
  - La station « Centre commercial/Écrivains » serait implantée en face du centre commercial E. Leclerc ;
  - Une ou deux stations seraient implantées sur les routes de Général de Gaulle/Brumath, au-delà du centre commercial, en fonction du choix de l’emplacement du futur terminus « Marc Seguin », sur le ban communal de Bischheim.

Concernant la future zone du terminus du tramway au Nord, l’étude de différentes solutions sera poursuivie, avec comme ambition :

- D’éviter au maximum l’impact sur le patrimoine bâti et préserver les habitations au droit du secteur Burger ;
- De permettre la possibilité d’un prolongement ultérieur de la ligne de tramway vers les communes du Nord ;
- La création éventuelle d’un parking-relais dont la capacité sera définie par les études d’avant-projet ;
- 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.

L'apaisement simultané du trafic et la sécurité des usagers sur la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller sera recherché ; Ainsi sera étudié la requalification de la route de Bischwiller, en faveur des modes actifs, afin d'assurer la cohérence de fonctionnement et d'aménagement des espaces publics sur ce territoire.

#### **4. Programme des études de restructuration du réseau bus**

Le réseau de bus serait 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. À une plus large échelle, il devrait également s'articuler en complémentarité avec le train et les cars interurbains, dont les offres seront amenées à se développer très sensiblement dans le cadre du Réseau Express Métropolitain Européen.

Les premières perspectives de restructuration du réseau de bus urbain et interurbain associée au projet sont les suivantes :

- Le tramway, sur la partie où il s'insère, remplacerait la ligne de bus L6.
- Le maintien pour les communes et quartiers situés au nord du terminus tram, aujourd'hui desservis par la L6, d'une desserte bus permettant de rejoindre le centre-ville de Strasbourg sans correspondance. Cette ligne pourra emprunter la M35 ;
- Le caractère structurant de la ligne L3 desservant la route de Bischwiller et le centre de Strasbourg via Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim serait conforté par le maintien d'un itinéraire bus direct et rapide jusqu'au cœur du centre-ville.
- La montée en gamme de la ligne 50 en ligne « L5 » afin de favoriser les liaisons transversales de première couronne et desservir notamment les projets d'habitat et d'équipements de Schiltigheim et Bischheim (projet ANRU sur le quartier des Ecrivains, projets urbains, requalification du centre-ville au tour du projet de médiathèque nord...) ;
- À Strasbourg, la ligne de bus H serait remplacée par le tramway, et la ligne 10 ne circulerait plus sur l'avenue des Vosges.