

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Présentation du bilan

de concertation publique
réglementaire*

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

Sommaire

Introduction	3
Les objectifs du projet	3
Concertation publique	3
Les dispositifs d'information et de mobilisation	4
Le niveau de participation	6
La synthèse des avis exprimés sur le projet	6
Variantes de tracés soumises à la concertation	8
Analyse comparative technique des variantes « Nord »	9
Variante N1	11
Variante N2	14
Variante N3	17
Analyse comparative technique des variantes « Centre »	20
Variante C1	22
Variante C2	25
Variante C3	28
Les enseignements de la première phase de concertation	31
Les décisions de l'Eurométropole	33
Prochaines étapes du projet	38

Introduction

Le 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg approuvait le lancement et les modalités de la concertation publique réglementaire ainsi que l'engagement des études opérationnelles relatives au projet de ' Tramway vers le Nord ' du réseau de Strasbourg, en application des articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'urbanisme et comme le permet le dernier alinéa de l'article L 121-15-1 du Code de l'environnement.

LES OBJECTIFS DU PROJET :

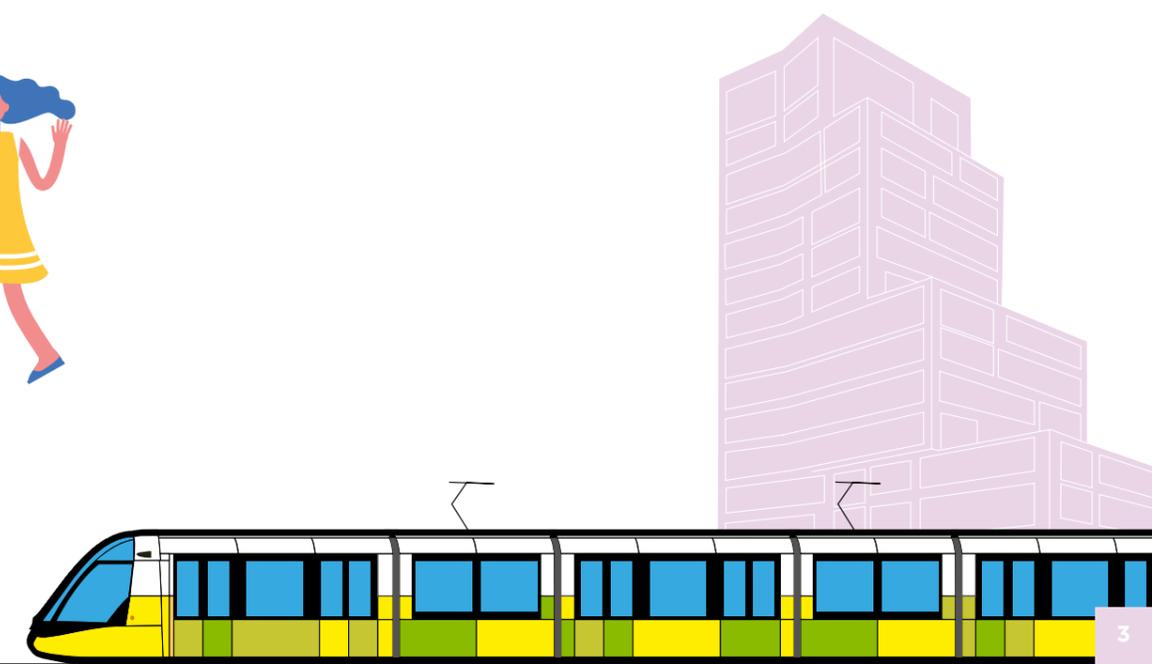
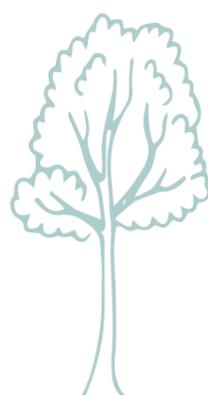
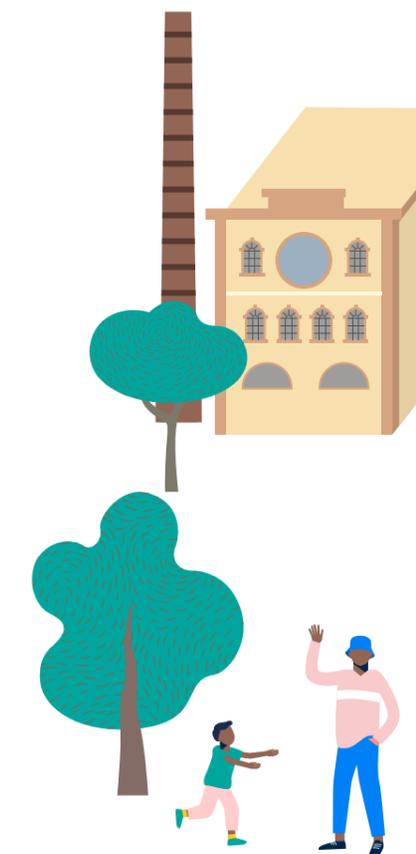
- **desservir Schiltigheim et Bischheim** en tramway tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes Nord;
- **améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires et des Institutions Européennes**, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier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

CONCERTATION PUBLIQUE

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

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

- À partir du 15 juin 2021, la concertation a porté principalement sur les variantes de tracé, les enjeux de mobilité et la présentation des territoires traversés;
- À partir du 8 septembre 2021, des compléments ont été apportés concernant les solutions d'aménagement envisageables pour les différents tracés.



Les dispositifs d'information et de mobilisation



Une conférence de presse

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



5 réunions publiques

Une réunion organisée en visio-conférence (en distanciel) le 30 juin 2021,

4 réunions publiques organisées en présentiel les 29 juin et 15 septembre à Schiltigheim, le 8 septembre à Bischheim et le 22 septembre à Strasbourg.

une retransmission en direct sur le site participer.eurometropole-strasbourg.eu, accompagnée d'un système de « tchat » pour poser des questions.

une traduction en Langue des Signes Française (LSF), ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie).



6 ateliers de concertation

Le 14 juin à 19h, à destination des commerçants de Schiltigheim et Bischheim lors de l'assemblée générale de l'UCAS;

Le 7 juillet à 10h, entretien avec Monsieur Laurent Hennenfent - « URBAMO »;

Le 29 juillet à 16h, entretien avec les associations « Col 'Chick » et « PEPS 21 »;

Le 27 septembre à 16h, entretien avec le collectif « Montramjtiens »;

Le 28 septembre à 18h, en visio-conférence, entretien avec les associations d'usagers des mobilités;

Le 29 septembre à 18h, en visio-conférence, à destination des forces vives, des représentants associatifs ou d'institutions, des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades.



4 déambulations publiques

Schiltigheim - secteur nord et Bischheim: le 10 septembre à 11h;

Schiltigheim - secteur sud: le 11 septembre à 10h;

Strasbourg - secteurs Gare, Halles, Quais: le 17 septembre à 11h;

Strasbourg - secteurs place de Haguenau, rue de Wissembourg, boulevards Poincaré et Clemenceau et avenue des Vosges: le 18 septembre à 10h.



12 permanences

À Strasbourg, au Centre administratif: le 25 juin de 15h30 à 17h30;

À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges: le 1^{er} juillet de 17h à 19h;

À la Mairie de Schiltigheim: le 24 juin de 17h30 à 19h30;

À la Mairie de Bischheim: le 6 juillet de 16h30 à 18h30 et le 14 septembre de 16h30 à 18h30;

À Strasbourg, au marché Place Broglie: le 2 juillet de 12h à 14h, le 24 septembre et le 29 septembre de 10h à 13h;

À Strasbourg, au marché place de Bordeaux: le 14 septembre de 10h à 13h;

À Schiltigheim, au marché place de la Mairie: le 9 septembre;

À Schiltigheim, aux Halles du Scilt: le 17 septembre.



2 plaquettes d'information

Une plaquette de présentation du projet de 40 pages (document principal), imprimée à 1000 exemplaires et mise à disposition du public à compter de juin 2021, présentant:

- La politique mobilité portée par l'Eurométropole de Strasbourg, intégrant les différents projets prévus au cours du mandat;
- Une description des territoires traversés par le projet 'Tram Nord';
- Les enjeux et objectifs majeurs du projet;
- Les objectifs de la concertation et son périmètre;
- Les caractéristiques des variantes de tracé pour la partie Nord d'une part, pour la partie strasbourgeoise d'autre part;
- Les modalités pratiques de participation du public à la concertation.

Une plaquette de présentation complémentaire du projet de 40 pages, imprimée à 1000 exemplaires et mise à disposition du public à compter de septembre 2021, présentant les informations complémentaires suivantes:

- Des précisions concernant la réorganisation possible de l'exploitation du réseau de tramway;

Les aménagements envisageables pour les différentes variantes de tracé au Nord (N1, N2, N3) comme à Strasbourg Centre (C1, C2, C3), présentés à l'aide de profils d'organisation de la voirie;

Les modalités pratiques de participation du public à la concertation intégrant une remise à jour du calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.



1000 affiches

Diffusées dans les commerces et lieux d'accueil du public des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ainsi que sur les arrêts de bus urbains situés dans les secteurs du projet des lignes L6, L3, 50, 60, 10 ainsi qu'au niveau des terminus des lignes de tramway existantes.



170 000 cartons d'invitation

Distribués dans les boîtes aux lettres aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, ainsi que ceux des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades et autres quartiers périphériques. Ces flyers ont également été mis à disposition dans les établissements publics et culturels des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Une nouvelle campagne

d'invitation a été lancée en amont du deuxième temps fort de la concertation de septembre.



Un site internet

Pour se renseigner sur les modalités de concertation et pour participer: participer.eurometropole-strasbourg.eu



1 numéro d'appel téléphonique

Pour toute information sur le projet (03 68 98 51 12), la permanence téléphonique étant assurée par le service Tramway & Grands Projets.



4 expositions publiques

installées du 29 juin au 30 septembre 2021, respectivement:

- À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Étoile);
- À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn);
- À la Mairie de Schiltigheim (110 route de Bischwiller);
- À la Mairie de Bischheim (19 rue du Moulin).

Le dispositif de recueil des observations du public:

différents moyens de donner son avis et formuler des remarques sur le projet:

Sur place, dans les **registres d'expression « papier »** mis à disposition dans les quatre lieux d'exposition du projet;

Via la plateforme web sur le site **participer.eurometropole-strasbourg.eu**;

Par courrier à l'adresse de l'Eurométropole;

Par mail à l'adresse **ProjetTramNord@strasbourg.eu**.

Le niveau de participation

La concertation publique, qui s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021 inclus, a permis de :

- Collecter **1161 contributions écrites** sur les différents supports d'expression mis à disposition du public
 - 149 contributions dans les registres papier,
 - 635 contributions sur le site participer.eurometropole-strasbourg.eu
 - 365 courriels
 - 12 courriers
- Réunir environ **600 personnes en présentiel** lors des 5 réunions publiques organisées, dont la captation a été ensuite visionnée 11491 fois,
- Tenir **6 ateliers de concertation**, permettant d'échanger plus particulièrement avec certains participants tels que les associations thématiques (mobilité), les collectifs d'habitants et les commerçants, à la suite desquels 18 collectifs ont transmis leurs observations à l'Eurométropole,
- Accueillir entre **180 et 200 personnes** lors des **12 permanences**,
- Rassembler **40 personnes** à l'occasion des **4 déambulations**,
- Susciter l'accès à **6 266 vues uniques** sur la page web présentant le projet « participer.eurometropole-strasbourg.eu »,
- Recueillir **240 réactions** (commentaires ou « like ») sur les 6 publications de la page Facebook de l'Eurométropole de Strasbourg;

Au total, 1324 avis ont été reçus et traités.

Parmi les 1324 avis reçus, **948 avis** ont été comptabilisés et analysés, 376 avis ont été émis en redondance sur les différents médias proposés et ont été considérés en doublon.

La synthèse des avis exprimés sur le projet

- Une **forte mobilisation de la population**, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation
- Une **adhésion générale** en faveur du projet de transport structurant (83,5%)
- Environ **15% de rejet** de la solution tramway, dont deux tiers opposés au projet de tramway dans sa partie Nord, et un tiers opposé pour la partie de centre-ville.

Avis exprimés sur le Projet

83,55% favorable*

14,7% défavorable**

1,7% ne se prononce pas

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

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

La synthèse des avis exprimés par variante

Avis des participants sur les variantes N1, N2 et N3: 847 expressions*

	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
N1	27%	6%	1%
N2	17%	8%	0,3%
N3	6%	6%	0,2%

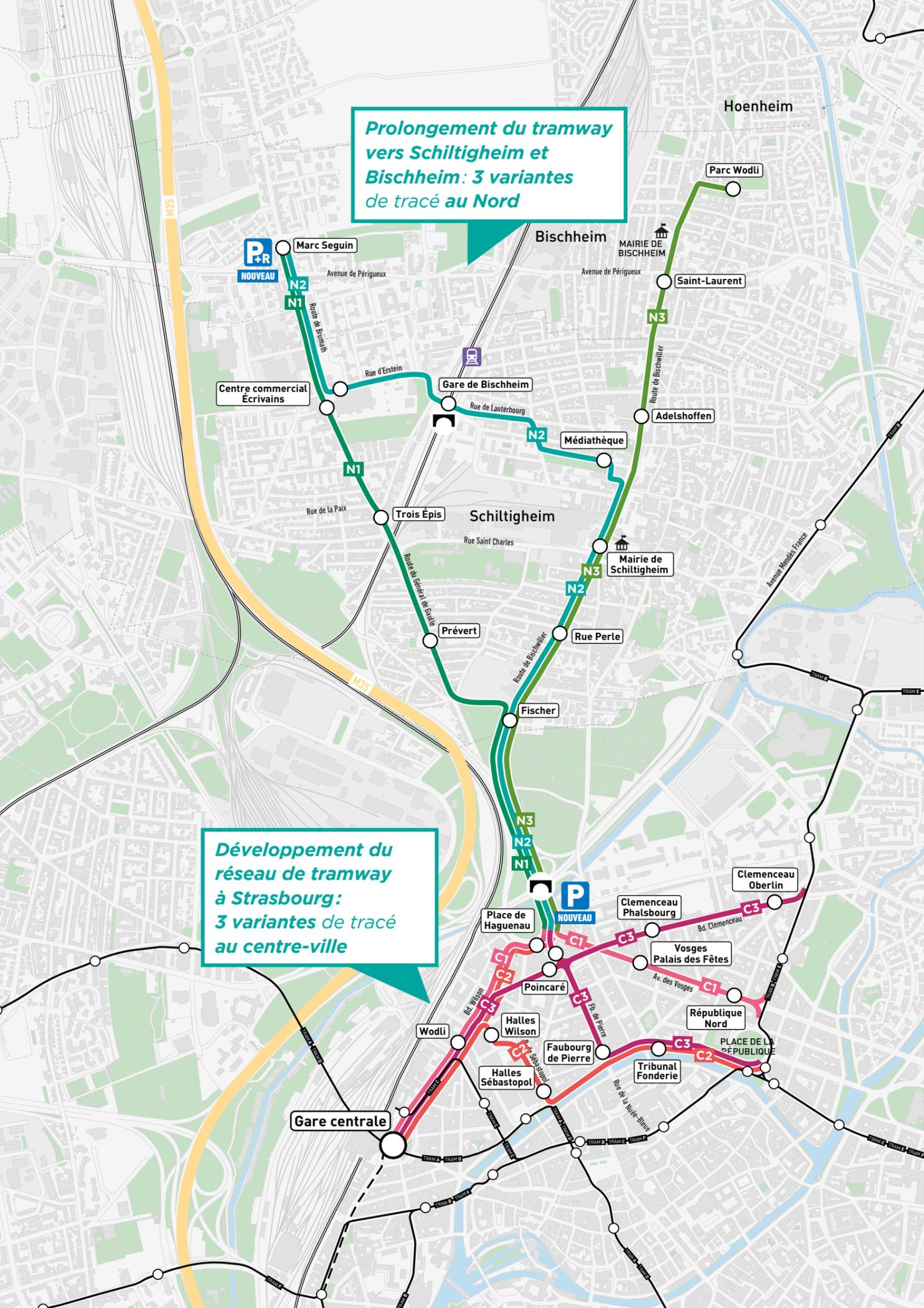
*Un participant peut avoir émis un ou plusieurs avis favorables ou défavorables à une variante. % d'avis exprimés en faveur d'une ou plusieurs variantes concernant le secteur Nord.

Avis des participants sur les variantes C1, C2 et C3: 543 expressions*

	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
C1	18%	20%	0,3%
C2	22%	13%	0,2%
C3	7%	17%	0,3%

*Un participant peut avoir émis un ou plusieurs avis favorables ou défavorables à une variante. % d'avis exprimés en faveur d'une ou plusieurs variantes concernant le secteur centre.





Prolongement du tramway vers Schiltigheim et Bischheim : 3 variantes de tracé au Nord

Développement du réseau de tramway à Strasbourg : 3 variantes de tracé au centre-ville

Analyse comparative technique des variantes « Nord »

Échelle d'analyse: ✔ Très favorable ✔ Favorable ✔ Défavorable ✔ Très défavorable

Critères	N1	N2	N3
Insertion tramway et partage de l'espace public	✔	✔	✔
Couverture habitants/emplois par le tracé	✔	✔	✔
Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis	✔	✔	✔
Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal	✔	✔	✔
Évolutivité	✔	✔	✔
Opportunités pour les modes actifs	✔	✔	✔
Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts	✔	✔	✔
Impacts circulation automobile	✔	✔	✔
Impact stationnement dont livraisons	✔	✔	✔
Libération d'espaces publics	✔	✔	✔
Ouvrages d'art	✔	✔	✔
Potentiel de transformation urbaine	✔	✔	✔
Qualité du fonctionnement du service tramway	✔	✔	✔
Impact foncier	✔	✔	✔
Coût estimatif des travaux	✔	✔	✔
BILAN - ANALYSE MULTICRITÈRES	✔	✔	✔

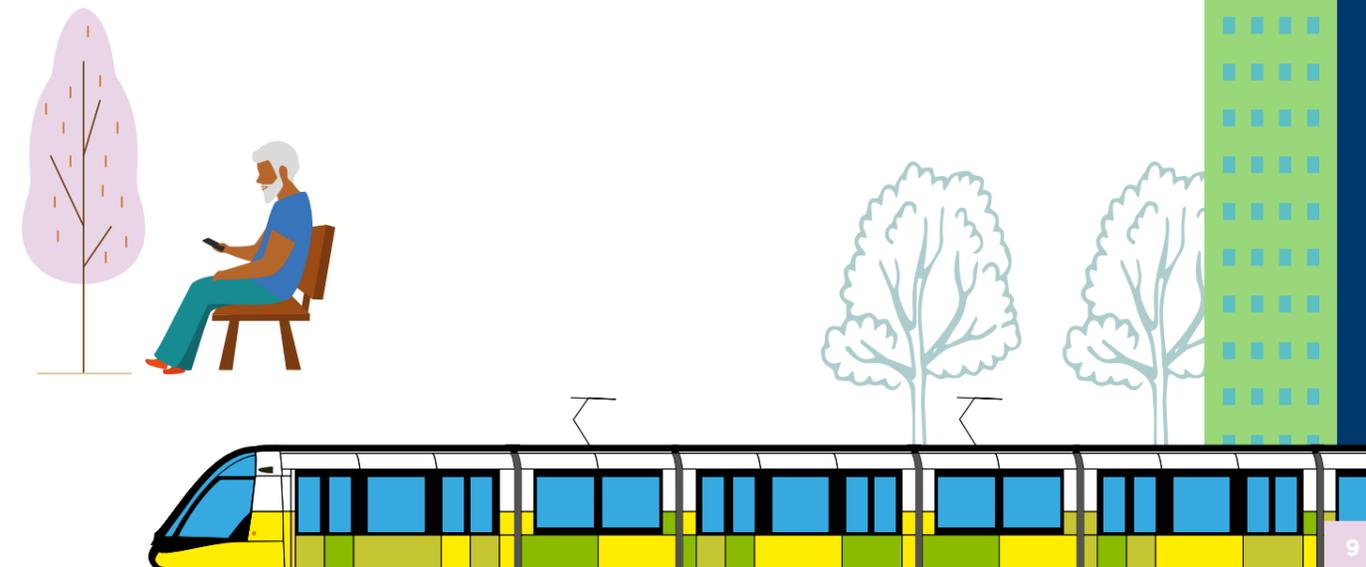
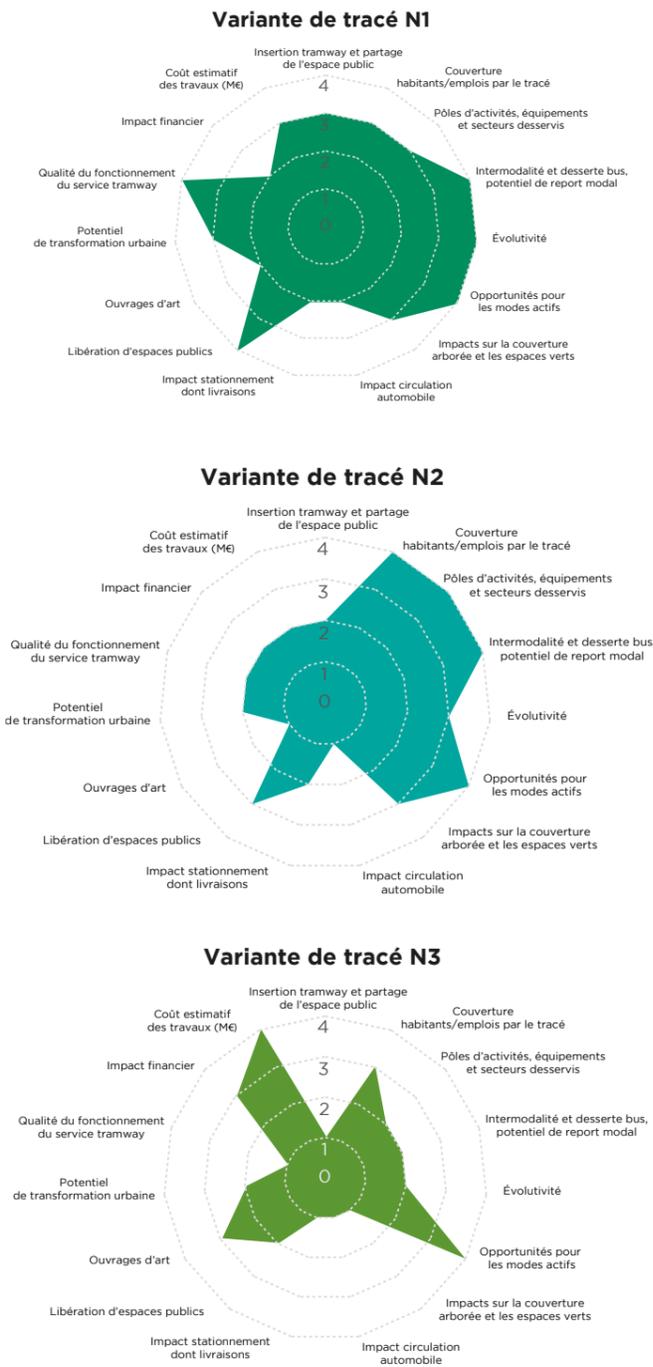


Illustration graphique de l'analyse multicritères des variantes « Nord » :



Échelle des valeurs:

- 4: très favorable
- 3: favorable
- 2: défavorable
- 1: très défavorable

Aide de lecture:

Plus la surface colorée est importante, plus les avantages réunis sont nombreux. Plus la forme est homogène et plus le projet est « équilibré ».

VARIANTE N1

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



SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

POINTS FORTS PERÇUS

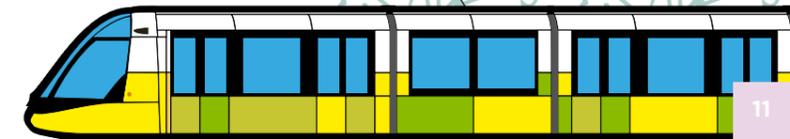
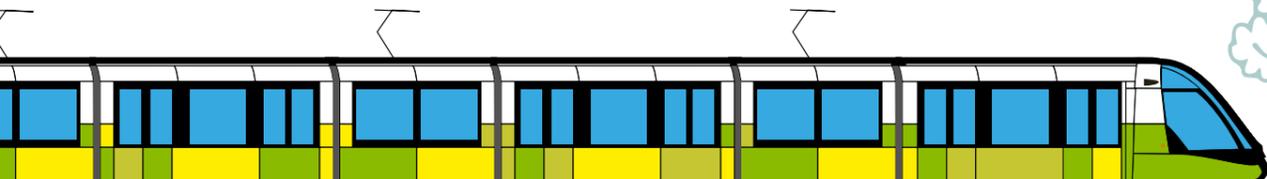
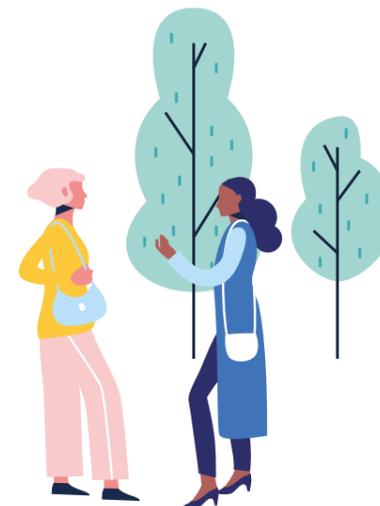
- Sa desserte de Schiltigheim ouest et son **tracé direct, lisible et plus rapide, comportant peu de virages et le plus de sites propres**;
- Son **insertion sur la route du Général de Gaulle** qui limiterait les acquisitions foncières nécessaires;
- Sa **perspective de développement urbain intéressante, justifiée notamment par le quartier des Écrivains et des projets urbains dans les quartiers Ouest**;
- Son **opportunité pour le renouvellement la route du Général de Gaulle** avec des aménagements piétons et cyclables de qualité;
- Sa **perspective d'une extension possible vers la zone commerciale Nord (Vendenheim)**.

POINTS FAIBLES PERÇUS

- Son **niveau de desserte inférieur** à celui de la variante N2, desservant moins de personnes et ne facilitant pas les liaisons Est-Ouest;
- Sa **faible intermodalité avec le train**: desserte éloignée (500 m du pont de la rue de Lauterbourg) du secteur de la gare de Schiltigheim/Bischheim;
- La **démolition éventuelle de logements et de jardins pour permettre la construction d'un P+R**, dans la configuration envisagée lors de la première concertation.

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:

ASTUS, ALSACE NATURE, MONTRAMJTIENS, SCHILICK ÉCOLOGIE, ASSOCIATION QUARTIER VOSGES NEUSTADT, NATURELLEMENT BISCHHEIM, PCF, ÉTABLISSEMENT ESAT





● Potentiel de desserte (500 mètres autour des stations tram)
 ■ Zone d'insertion très contrainte

ANALYSE TECHNIQUE

✔ TRÈS FAVORABLE

Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal:

Opportunité d'un pôle d'échange bus/tram intéressant au terminus et d'un éventuel P+R. Une restructuration du réseau de bus permettant de redéployer facilement le bus L6 vers la M35.

Évolutivité:

Variante pouvant être prolongée vers le Nord en offrant le parcours le plus direct possible vers le cœur d'agglomération.

Opportunités pour les modes actifs:

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables

Libération d'espaces publics:

La route du Général de Gaulle peut permettre des aménagements d'espaces "libérés" sur sa partie Sud pour la plantation d'arbres, la requalification des trottoirs et l'insertion généreuse de pistes cyclables, estimés à +20 à +25% par rapport à aujourd'hui.

✔ FAVORABLE

Insertion tramway et partage de l'espace public:

Emprises publiques existantes moyennement contraintes. Les secteurs les plus contraints concernent la partie Sud de la Route du Général de Gaulle ainsi que le secteur de terminus.

Couverture habitants/emplois par le tracé:

Variante permettant de desservir une population potentielle supplémentaire de 22 300 personnes à 500 mètres des stations.

Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis:

Variante permettant la desserte du nouveau pôle économique et de loisirs Fischer et de l'Ouest de Schiltigheim; en particulier le groupe scolaire Leclerc, le quartier des Écrivains, les habitations récentes et projetées au niveau du site ISTRA, le centre Nautique, la Briqueterie et le centre commercial E. Leclerc.

Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts:

Impact possible d'une partie des arbres d'alignement dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Une sensibilité particulière avec un alignement central d'arbres à préserver au droit du cimetière Nord. Des possibilités de nouvelles plantations le long de la route du Général de Gaulle.

Potentiel de transformation urbaine:

Variante offrant un grand potentiel de transformation urbaine, permettant de requalifier les espaces publics de l'Ouest de la commune avec un potentiel d'élargissement du centre-ville.

Coût estimatif des travaux

Environ 70 M€ HT

✔ PLUTÔT DÉFAVORABLE

Impacts circulation automobile:

Des conditions d'accès plus complexes pour les trajets réalisés nécessairement en voiture, car la refonte du plan de circulation sera nécessaire afin de faciliter l'insertion du tramway dans la partie Sud de la route du Général de Gaulle. La M35 offre une possibilité de déstagement automobile intéressante en parallèle du tracé tramway.

Impact stationnement dont livraisons:

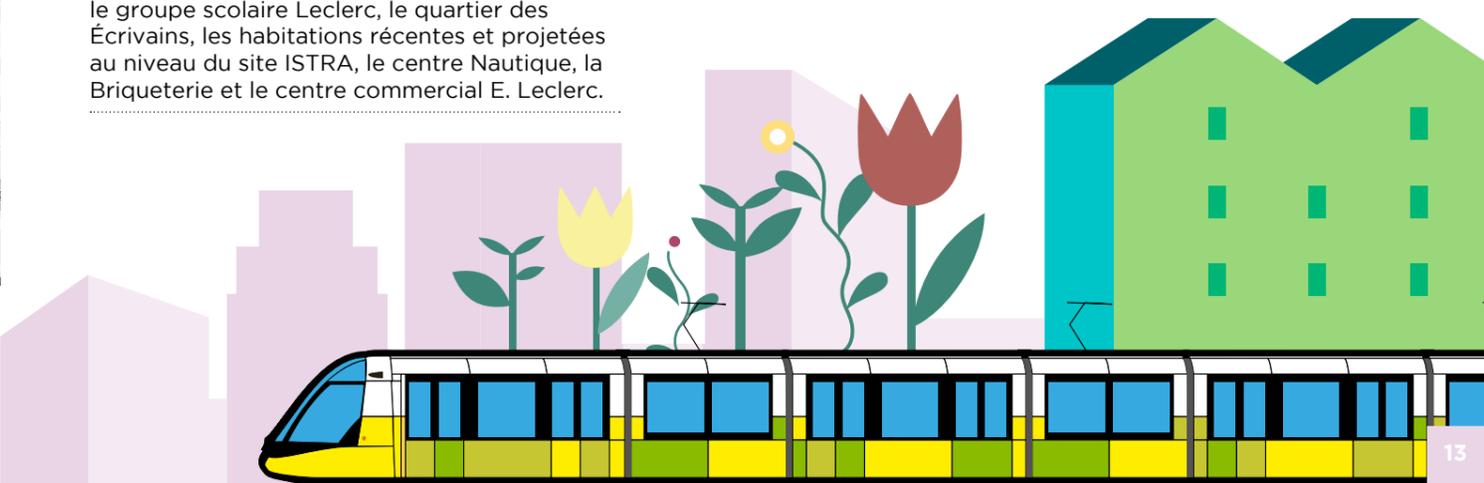
Suppression du stationnement dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Selon l'aménagement choisi, restitution possible d'un côté de stationnement. Des compensations envisageables dans des parkings situés à proximité du tracé.

Ouvrages d'art:

Des travaux seront vraisemblablement à prévoir pour renforcer le tablier du pont Saint-Charles, voire le reconfigurer si possible.

Impact foncier:

Impacts majoritairement localisés au droit du terminus, à optimiser afin d'éviter les démolitions.



VARIANTE N2

Place de Haguenau - Marc Seguin via route de Bischwiller

SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

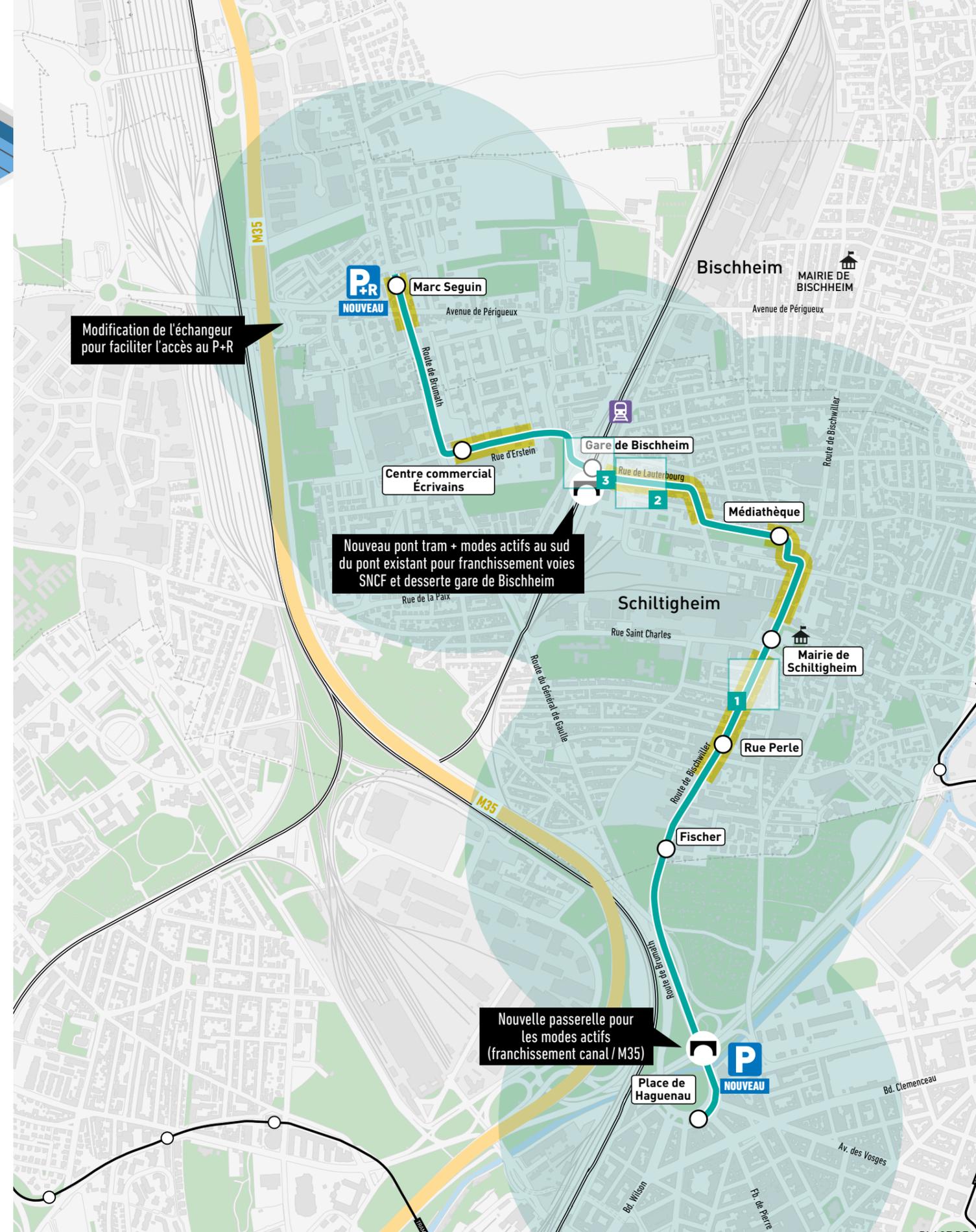
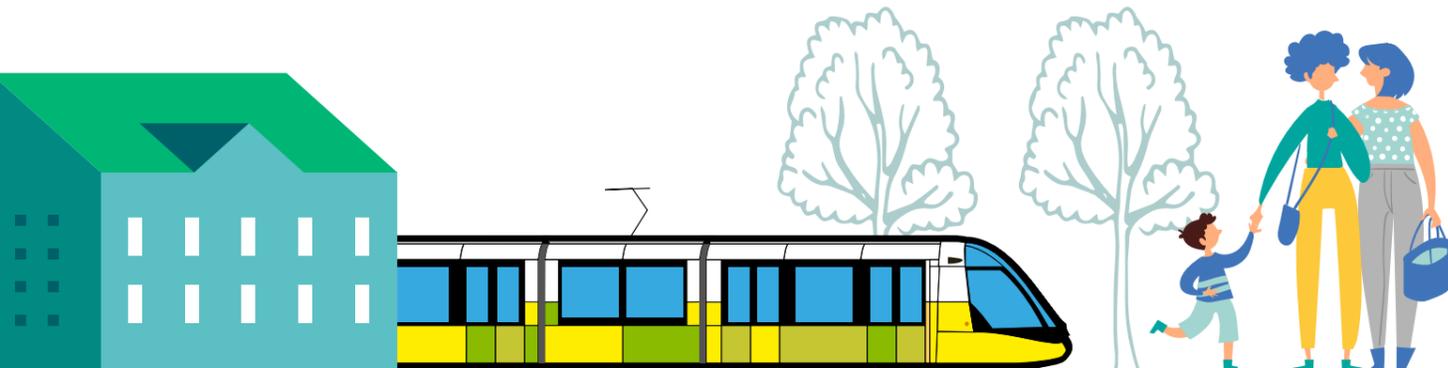
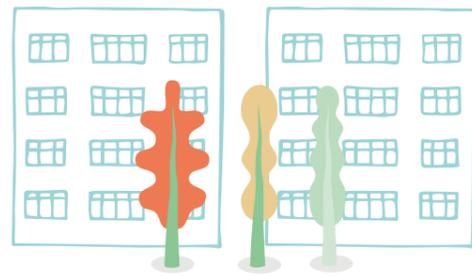
✓ POINTS FORTS PERÇUS

- Son excellent niveau de desserte, qui permettrait de desservir et lier les parties Est et Ouest de Schiltigheim autour d'une ligne structurante;
- Sa contribution à désenclaver la gare de Schiltigheim/Bischheim, à renforcer l'intermodalité tram/train et à en faire un véritable Pôle d'Échange Multimodal;
- Sa perspective d'une extension vers la zone commerciale Nord (Vendenheim).

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:
TC ALSACE

⚠ POINTS FAIBLES PERÇUS

- Son schéma d'exploitation: moins de sites propres et un trajet moins direct allongeraient le temps de parcours pour l'accès au centre-ville de Strasbourg, depuis les communes du nord de l'Eurométropole de Strasbourg;
- Son insertion urbaine trop contrainte;
- Son surcoût de maintenance: les rails courbes des voies ferrées tramway devant être remplacés sur un rythme de 7 à 15 ans, en fonction de leur rayon de courbure;
- Les expropriations et destructions du patrimoine (Bâtiment de la Goutte de Lait et jardins privés rue de Lauterbourg) du fait du passage dans le centre-ville de Schiltigheim;
- Les nuisances sonores et vibratoires qu'elle pourrait engendrer du fait des nombreuses courbes.





ANALYSE TECHNIQUE

✔ TRÈS FAVORABLE

Couverture habitants/emplois par le tracé

Variante qui dessert, par construction, un potentiel maximum de population et d'emplois sur son parcours.

Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis

Variante permettant de desservir le plus grand nombre d'équipements et de points d'intérêts avec notamment, en plus des secteurs desservis par la variante N1, la desserte du centre historique et commerçant de Schiltigheim, de la Mairie de Schiltigheim et de la gare de Bischheim.

Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal

Variante permettant une connexion du tramway avec la gare de Bischheim depuis le pont de la rue de Lauterbourg. Opportunité d'un pôle d'échange bus/tram intéressant au terminus et d'un éventuel P+R. En revanche, peu d'opportunité de redéploiement des lignes de bus L3 et L6 qui devront être conservées, respectivement sur la route de Bischwiller et sur la route du Général de Gaulle, pour maintenir un bon niveau de service aux usagers

Opportunités pour les modes actifs

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables

✔ FAVORABLE

Évolutivité

Variante pouvant être prolongée dans une phase ultérieure, mais proposant un parcours assez long vers le cœur d'agglomération pour usagers des communes situées le plus au Nord.

Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts

Impact possible sur une partie des arbres d'alignement dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Peu de possibilités de plantations nouvelles.

✔ PLUTÔT DÉFAVORABLE

Libération d'espaces publics
Cette solution offre quelques d'opportunités de libération des espaces pour la plantation d'arbres, la requalification des trottoirs et l'insertion généreuse de pistes cyclables. Le potentiel global est estimé à +20%.

✔ POINTS FORTS PERÇUS

Insertion tramway et partage de l'espace public

Emprise fortement contrainte, en particulier lors de la traversée d'Ouest en Est du tramway dans un tissu essentiellement résidentiel.

Impact stationnement dont livraisons

Suppression du stationnement le long de la route de Bischwiller, dans le passage du cimetière, dans la rue de Vendenheim et dans la rue de Lauterbourg. Des compensations envisageables dans des parkings situés à proximité du tracé.

Sur la route de Bischwiller, pas de possibilité de maintien de places pour les livraisons.

Potentiel de transformation urbaine

Variante qui offre un potentiel limité de transformation urbaine en oubliant la partie Sud-Ouest de Schiltigheim et en laissant peu de place aux fonctions essentielles de la vie locale sur les secteurs réaménagés.

Qualité du fonctionnement du service tramway

Un parcours sinueux comportant sept courbes. La moitié du parcours s'effectuerait en voie mélangée avec la circulation générale. Ceci présente un risque de fonctionnement dégradé du service tramway.

Impact foncier

Impacts fonciers importants de terrains non bâtis. Impact possible sur des terrains subbâti.

Coût estimatif des travaux

Environ 90 M€ HT

✔ DÉFAVORABLE

Impacts circulation automobile

Impact modéré sur la circulation automobile à prévoir sur la route du Général de Gaulle et de la route de Bischwiller. La desserte de la partie Sud de la route de Bischwiller devra être revue afin de limiter la circulation des voitures qui s'établirait en mixité avec le tramway et les bus.

Ouvrages d'art

La construction d'un pont long de 100 mètres au-dessus des voies ferrées pour le passage du tramway, l'intégration d'une station et d'aménagements pour les modes actifs sera nécessaire.

VARIANTE N3

Place de Haguenau - Parc Wodli



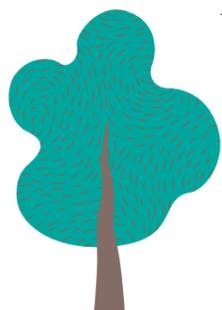
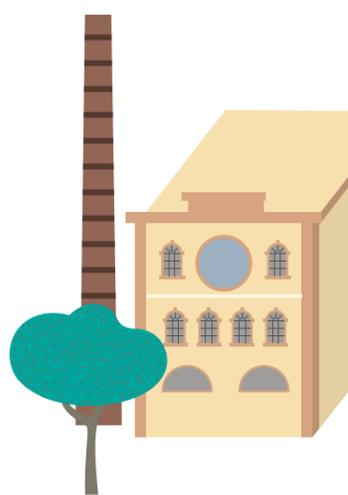
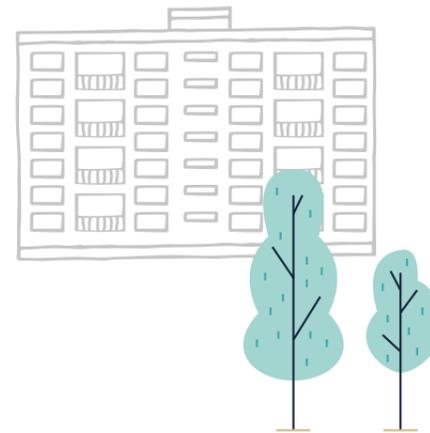
SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

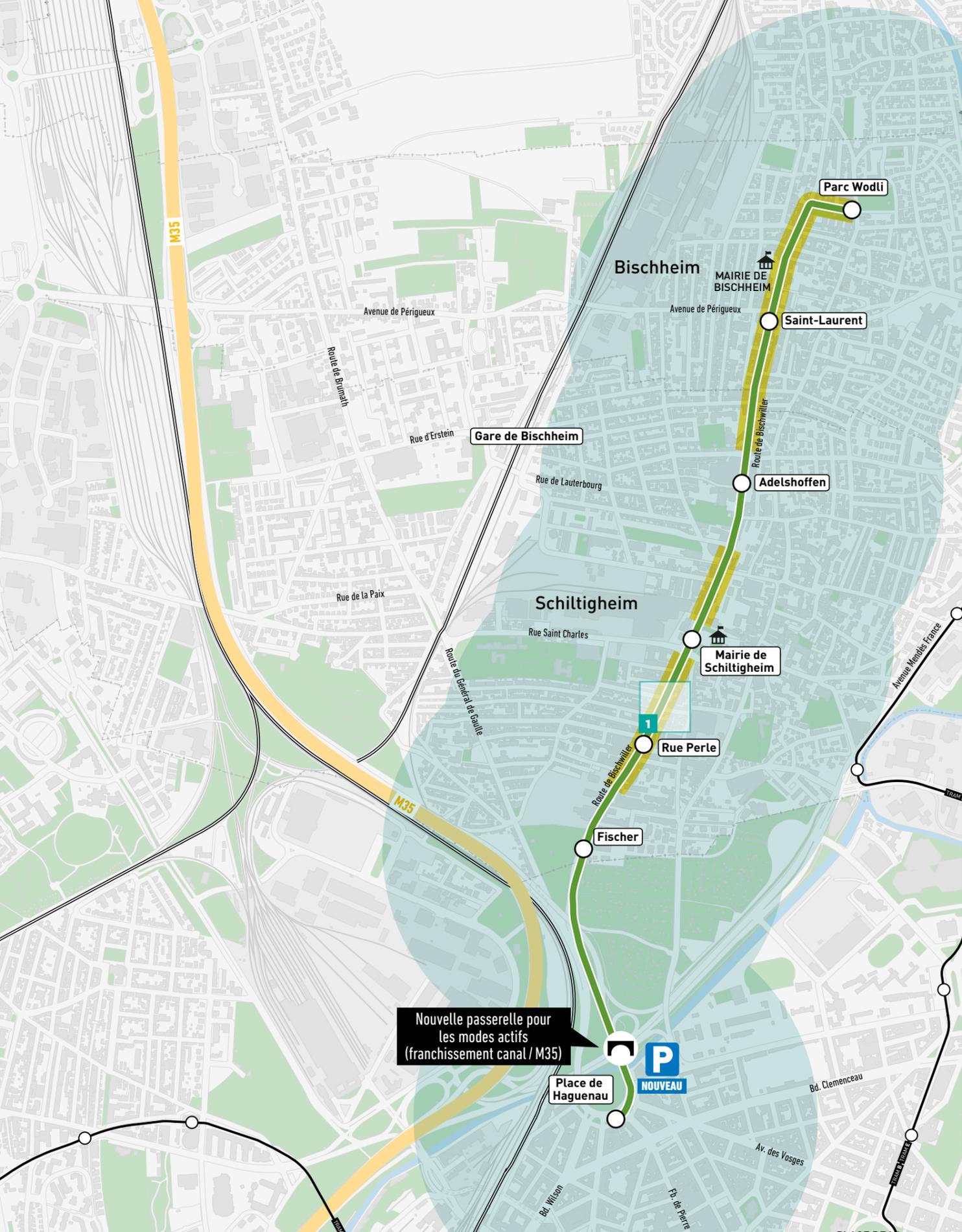
✔ POINTS FORTS PERÇUS

- Son potentiel d'amélioration et d'apaisement de la route de Bischwiller, notamment pour les modes actifs.

✔ POINTS FAIBLES PERÇUS

- Son schéma d'exploitation: moins de sites propres;
- Son insertion urbaine trop contrainte;
- Son niveau de desserte moindre que celui de la variante N2, qui délaierait totalement l'ouest de Schiltigheim et le quartier des Écrivains et ne faciliterait pas les liaisons Est-Ouest;
- Son handicap pour une vision à plus long terme et une extension future vers le Nord;
- Son manque de correspondance avec d'autres moyens de transport en commun au niveau du terminus au Parc Wodli de Bischheim;
- Son impact au niveau du terminus sur le parc Wodli (espace paysagé, de mémoire, un lieu social pour la résidence seniors voisine).





ANALYSE TECHNIQUE

✔ TRÈS FAVORABLE

Opportunités pour les modes actifs

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables.

Coût estimatif des travaux

Environ 50 M€ HT

✔ FAVORABLE

Couverture habitants/emplois par le tracé

Variante permettant de desservir une population potentielle supplémentaire de 23 700 personnes à 500 mètres des stations.

Ouvrages d'art

Pas de nouvel ouvrage d'art en plus d'une nouvelle passerelle pour les modes actifs sur la place de Haguenau.

Impact foncier

Peu d'impact foncier hormis quelques terrains non bâtis.

Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis

Variante permettant de desservir le nouveau pôle économique et de loisirs Fischer, les centres historiques de Bischheim et de Schiltigheim et leurs deux mairies, la nouvelle médiathèque et les habitations récentes autour de la route de Bischwiller

✔ PLUTÔT DÉFAVORABLE

Évolutivité

Variante qui ne pourrait pas être prolongée vers le Nord dans une phase ultérieure.

Libération d'espaces publics

Dans cette variante, la route de Bischwiller pourrait offrir quelques opportunités de libération des espaces pour la plantation d'arbres, la requalification des trottoirs et l'insertion généreuse de pistes cyclables.

Potentiel de transformation urbaine

Variante permettant de renforcer les centres historiques de Schiltigheim et de Bischheim mais ne permettant pas le développement de la centralité située à l'Ouest de la commune.

✔ DÉFAVORABLE

Insertion tramway et partage de l'espace public

Emprise fortement contrainte sur la majorité du tracé.

Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts

Impact possible sur une partie des arbres dans la partie Sud de la route de Bischwiller.

Impact important pour l'insertion du terminus au niveau du Parc Wodli. Des possibilités de nouvelles plantations le long de la route de Bischwiller, du fait de la suppression du passage de la ligne de bus L3 et la mise en sens unique.

Impacts circulation automobile

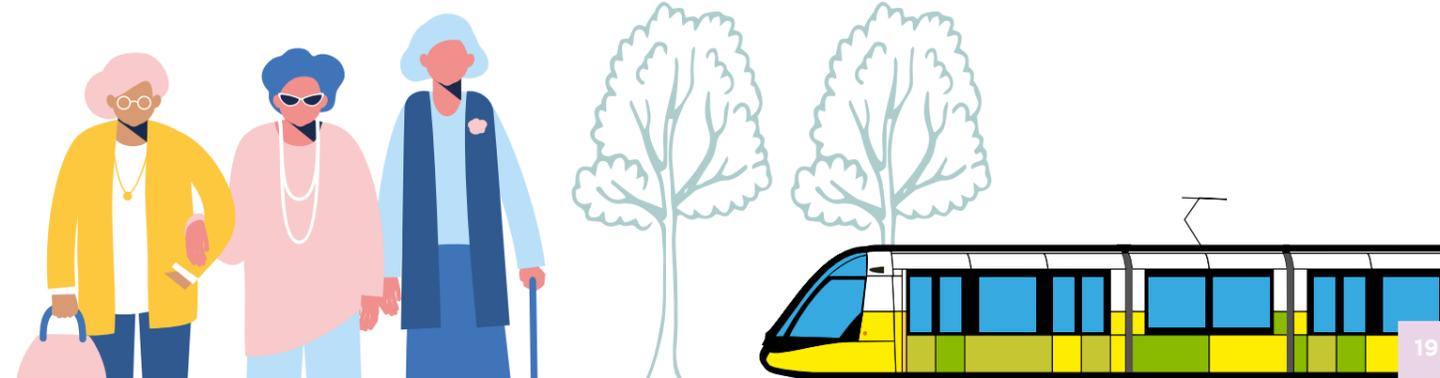
Des contraintes d'insertion qui imposent la mise en place de sens uniques sur la quasi-totalité de l'itinéraire le long de la route de Bischwiller.

Impact stationnement dont livraisons

Impact important sur le stationnement de la route de Bischwiller. Suppression de tout le stationnement dans la partie Sud et d'un côté sur la partie Nord. Des compensations pourraient être envisagées dans le parking souterrain de la Mairie de Schiltigheim.

Qualité du fonctionnement du service tramway

Un parcours direct. Cependant les deux tiers du tracé seraient réalisés en voie unique (tramway en alternant) ou sur des voies mélangées avec la circulation générale. Ceci présente un risque de fonctionnement fortement dégradé du service tramway.



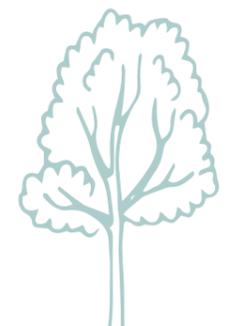
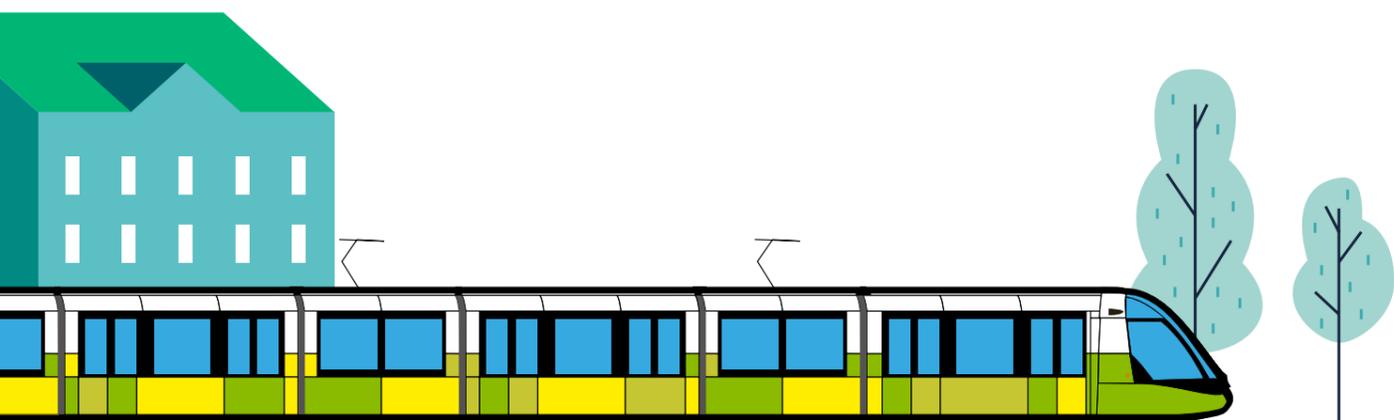
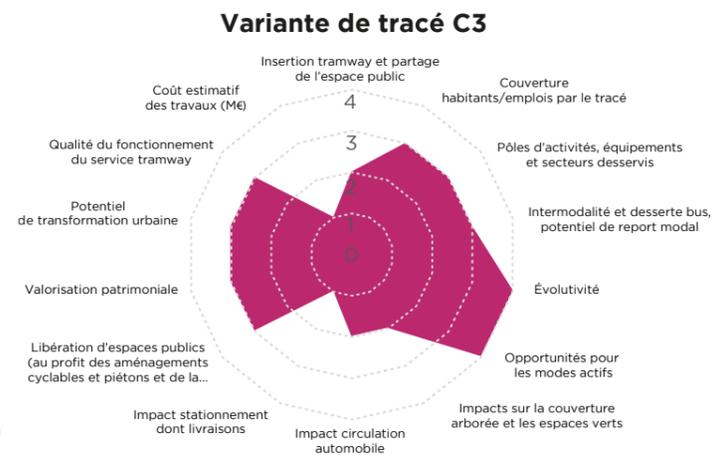
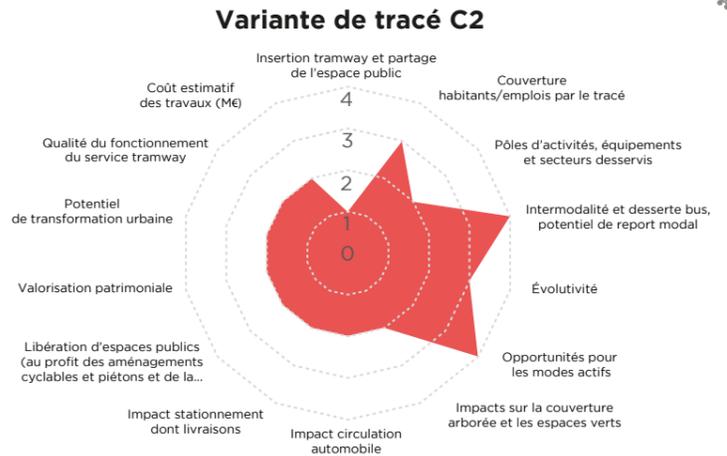
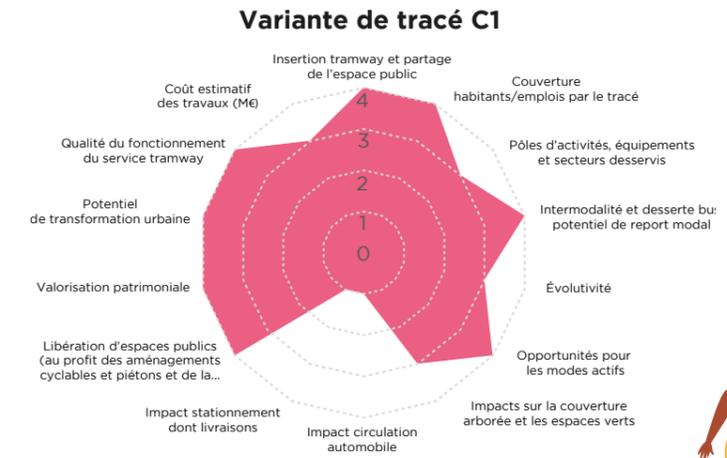
Analyse comparative technique des variantes « Centre »

Échelle d'analyse: Très favorable Favorable Défavorable Très défavorable

Critères	C1	C2	C3
Insertion tramway et partage de l'espace public			
Couverture habitants/emplois par le tracé			
Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis			
Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal			
Évolutivité			
Opportunités pour les modes actifs			
Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts			
Impacts circulation automobile			
Impact stationnement dont livraisons			
Libération d'espaces publics (au profit des aménagements cyclables et piétons et de la végétalisation)			
Valorisation patrimoniale			
Potentiel de transformation urbaine			
Qualité du fonctionnement du service tramway			
Coût estimatif des travaux			
BILAN - ANALYSE MULTICRITÈRES			

Illustration graphique de l'analyse multicritères des variantes « Centre »:

Échelle des valeurs:
 4: très favorable
 3: favorable
 2: défavorable
 1: très défavorable



VARIANTE C1

Gare - République par l'avenue des Vosges

SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

✓ POINTS FORTS PERÇUS

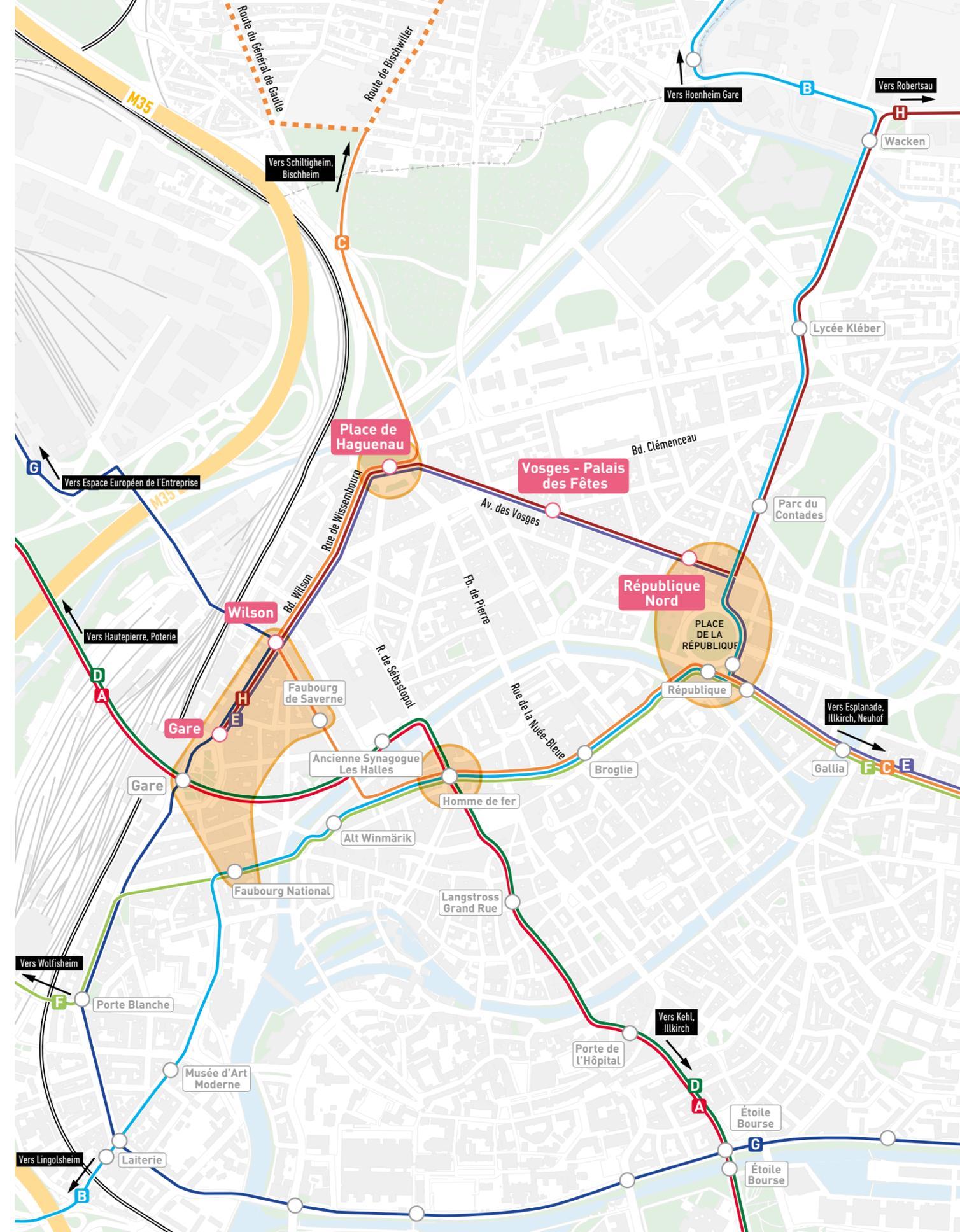
- Son accès direct à la gare qui répondrait au double objectif de former des liaisons directes avec les quartiers Wacken et Universités;
- Son potentiel de soulager les stations du centre, d'éviter les nœuds tels que « République » et le centre-ville et de générer moins de saturation;
- Le potentiel de l'avenue des Vosges pour accueillir le trafic structurant lié au tramway;
- Le potentiel des axes empruntés du fait de leur largeur (avenue des Vosges, bd du Président Poincaré) qui permettrait d'intégrer plus d'options de mobilité;
- Son niveau de desserte qui toucherait un plus grand nombre de personnes actuellement éloignées du tram et permettrait de desservir à la fois des commerces, services et bâtiments publics structurants;
- Son insertion qui permettrait la conservation des arbres et semble plus vertueuse pour défendre l'environnement en ville.

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:

CADR67, ASTUS, ALSACE NATURE

✓ POINTS FAIBLES PERÇUS

- Ses impacts négatifs sur la saturation du trafic sur les grands boulevards, les reports qui seraient engendrés sur les petites rues de quartier, et les nuisances associées (sonore, pollution);
- La suppression de place stationnement sur l'avenue des Vosges notamment, où le nombre de place est déjà insuffisant et peu de parkings privés existent dans le quartier;
- Le niveau de desserte en transport en commun est suffisant actuellement et les bus électriques déjà en circulation apportent satisfaction aux habitants des quartiers centraux;
- Les détours induits pour certains voyageurs suite à la restructuration. Les habitants de la Robertsau n'accéderaient plus au centre-ville à la station République via la ligne E par exemple. Le schéma d'exploitation semble ainsi peu cohérent et moins attractif à certains;
- La Neustadt, classée par l'UNESCO, mérite d'être promue comme un joyau de Strasbourg, l'arrivée du tramway dans ce quartier nuirait à son patrimoine.



Hypothèse d'exploitation - Variante C1

○ Stations existantes ○ Nouvelles stations ○ Pôle d'échange - de correspondance



ANALYSE TECHNIQUE

✔ TRÈS FAVORABLE

Insertion tramway et partage de l'espace public

Des emprises confortables de 30 m de large sur l'ensemble du parcours permettant un partage qualitatif de l'espace public.

Couverture habitants/emplois par le tracé

Meilleur potentiel de desserte actuellement non desservi par le tramway. Ce critère est néanmoins peu discriminant.

Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal

La création d'un nouveau nœud d'échange avec 3 lignes de tramway en entrée de ville, place de Haguenau.

La création d'un nouveau nœud d'échange secteur Wodli.

Un partage de l'espace public plus favorable aux modes actifs, impliquant un meilleur potentiel de report modal.

Opportunités pour les modes actifs

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables.

L'apaisement lié à l'évolution des conditions de circulation.

Libération d'espaces publics (au profit des aménagements cyclables et piétons et de la végétalisation)

Potentiel de libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'ordre de +30% à +40%. En particulier, création d'aménagements cyclables et piétons qualitatifs sur les boulevards.

Valorisation patrimoniale

Variante qui valorise bien l'important patrimoine de la Neustadt et notamment la longue perspective de l'avenue des Vosges depuis la place de Haguenau.

Potentiel de transformation urbaine

Variante offrant un grand potentiel de transformation urbaine dans l'objectif d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards et de l'étendre au secteur de la Neustadt.

Qualité du fonctionnement du service tramway

La totalité du parcours s'effectue en site propre tramway intégral. Le parcours est globalement rectiligne. Le contournement de l'hypercentre par les infrastructures tramway améliore la robustesse du réseau (en cas de panne, d'accident, de manifestation et de travaux de maintenance notamment).

✔ FAVORABLE

Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis

Nouvelle desserte tram des secteurs de la place de Haguenau et de l'Ouest de la Neustadt actuellement desservis par le bus ou le BHNS.

Évolutivité

Possibilité de prolongement ultérieur vers le boulevard de Metz afin de compléter le maillage tramway vers le sud. Un maillage par les quais reste possible à terme.

Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts

Préservation des arbres d'alignement existants. Des difficultés ponctuelles peuvent être relevées en station.

Coût estimatif des travaux

Environ 50 M€ HT

✔ DÉFAVORABLE

Impacts circulation automobile

Des conditions d'accès plus complexes en entrée de ville (Porte des Halles, place de Haguenau et avenue des Vosges), pour les trajets réalisés nécessairement en voiture favorisant le report modal vers le transport en commun.

Impact stationnement dont livraisons

Impact fort sur stationnement existant, en particulier le long de l'avenue des Vosges.

Compensation possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.

VARIANTE C2

Gare - République par les Quais



SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

✔ POINTS FORTS PERÇUS

- Son potentiel de **desserte importante et centrale**, notamment avec un arrêt au niveau du Palais de Justice;

- Son **schéma d'exploitation** qualifié comme proposant la ligne la plus directe avec des temps de trajets réduits, offrant les meilleures connexions au réseau global de transport en commun et permettant de désengorger l'accès au centre de Strasbourg. Il permettrait une liaison tramway directe entre la Robertsau et la gare centrale, mais aussi de relier Schiltigheim au centre-ville;

- Son **potentiel d'embellissement** du quartier avec le réaménagement de la **place des Halles** et de la **rue Sébastopol**, en utilisant notamment le grand terrain non exploité près des Halles;

- Son **impact moindre sur les conditions de circulation** des habitants du quartier. Le trafic plus faible engendrerait moins de circulation détournée sur les axes environnants;

- Son **impact moindre sur l'offre de stationnement** dans le quartier.

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:
**TC ALSACE, PÉTITION « CHANGE.ORG »
DES RIVERAINS DU SECTEUR TRIBUNAL-
CONTADES avec environ 1050 signataires**

✔ POINTS FAIBLES PERÇUS

- Son **niveau de desserte**: elle desservirait peu d'habitants, notamment en longeant les quais où la densité est moindre que sur les grands boulevards;

- La **dégradation du cadre de vie** et les nuisances qui seraient induites sur les axes empruntés, notamment les quais;

- Son **tracé plus long et sinueux**, qui multiplie les courbes, ainsi qu'une **exploitation dégradée** par certains aménagements en **voie mixte tramway / voiture**;

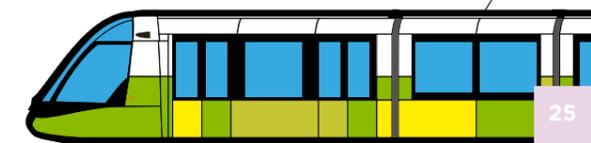
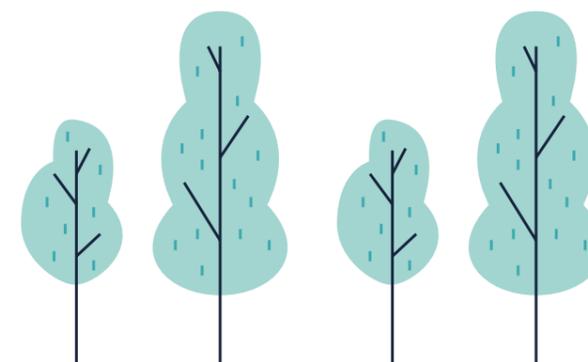
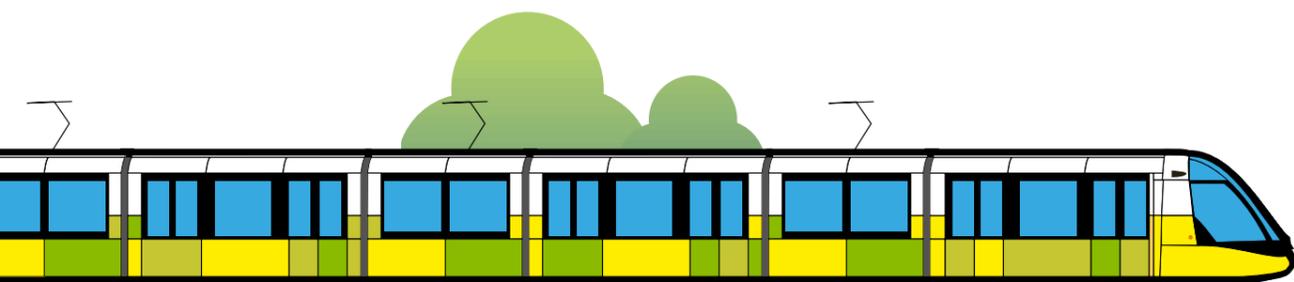
- Son **schéma d'exploitation** critiqué pour la proximité de son tracé avec les autres **lignes de tramway existantes** et qui ferait « double emploi »;

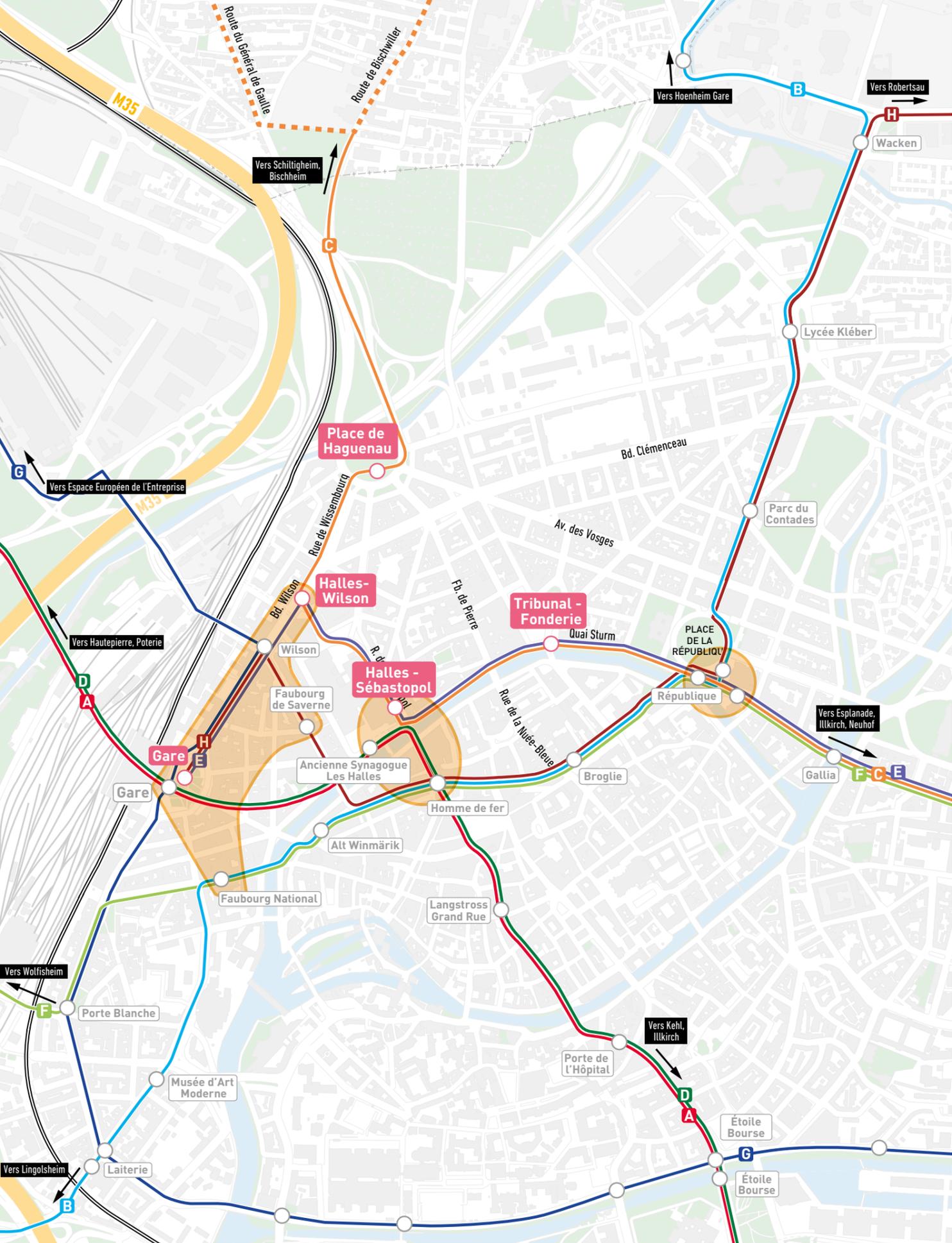
- L'**étroitesse des voiries** empruntées notamment les quais, qui induirait des **contraintes techniques** pour l'**insertion** du tramway (l'accès des véhicules d'urgence et des riverains aux immeubles, conservation des marronniers sur les quais);

- Le **risque** de défigurer l'environnement des quais et de **déclasser le patrimoine Unesco**;

- La **suppression des pistes cyclables sur les quais** où les modes actifs sont perçus comme bien intégrés;

- Le **risque d'abattage ou de fragilisation des arbres**.





Hypothèse d'exploitation - Variante C2

○ Stations existantes ○ Nouvelles stations ● Pôle d'échange - de correspondance

ANALYSE TECHNIQUE

✓ TRÈS FAVORABLE

Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal

La création d'un nouveau nœud d'échange secteur Wodli. Une opportunité intéressante de diffusion vers le tramway pour les usagers des cars interurbains et des bus urbains aux Halles.

Opportunités pour les modes actifs

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables.

L'apaisement lié à l'évolution des conditions de circulation.

✓ FAVORABLE

Couverture habitants/emplois par le tracé

Potential de desserte vis-à-vis de la population actuellement non desservie par le tramway légèrement inférieur à celui des solutions C1 et C3, néanmoins ce critère est peu discriminant.

Évolutivité

Possibilité de prolongement ultérieur vers le boulevard de Metz afin de compléter le maillage tramway vers le sud.

Un maillage par le boulevard Clemenceau ou par l'avenue des Vosges reste possible à terme. Plutôt défavorable:

Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis

Nouvelle desserte tram du secteur place de Haguenau, cependant avec une desserte tramway qui reste proche des secteurs déjà bien desservis par les lignes existantes.

Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts

Préservation des arbres d'alignement existants. Des difficultés ponctuelles peuvent être relevées en station. Un risque de détérioration racinaire pour les arbres quant au passage du tramway par les quais.

Impacts circulation automobile

Des conditions d'accès plus complexes à l'entrée de ville, notamment place de Haguenau et rue des Halles, pour les trajets réalisés nécessairement en voiture, favorisant le report modal vers le transport en commun.

Impact stationnement dont livraisons

Impact fort sur stationnement existant, mais moins intense sur les quais que le long des boulevards. En revanche, le tracé induit des contraintes importantes sur la desserte riveraine le long des quais.

Compensation du stationnement possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.

Libération d'espaces publics (au profit des aménagements cyclables et piétons et de la végétalisation)

Potential de libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'ordre de +20%. En particulier, une concentration des flux piétons, cyclistes, tramway au niveau des Halles.

Valorisation patrimoniale

Variante qui permet peu de valoriser le patrimoine de la Neustadt.

Potential de transformation urbaine

Un potential d'élargissement du centre-ville limité aux abords de la Grande Île.

Qualité du fonctionnement du service tramway

Un tiers du tracé s'effectue, dans un sens - avec une double fréquence tramway - en site tramway mélangé avec la circulation automobile riveraine (durant les horaires de la zone piétonne).

Coût estimatif des travaux

Environ 60 M€ HT

✓ DÉFAVORABLE

Insertion tramway et partage de l'espace public

Une insertion contrainte dans la rue des Halles où l'ensemble des modes doivent se partager un espace très réduit. L'insertion sur les quais Kléber, Finkmatt et Sturm est également contrainte. Difficile compatibilité d'insertion avec la desserte des bus urbains et interurbains au plus proche du centre-ville sur la rue de Sébastopol.

Impact stationnement dont livraisons

Impact fort sur stationnement existant, en particulier le long de l'avenue des Vosges.

Compensation possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.

VARIANTE C3

Gare - Place de Bordeaux et Gare - République

SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

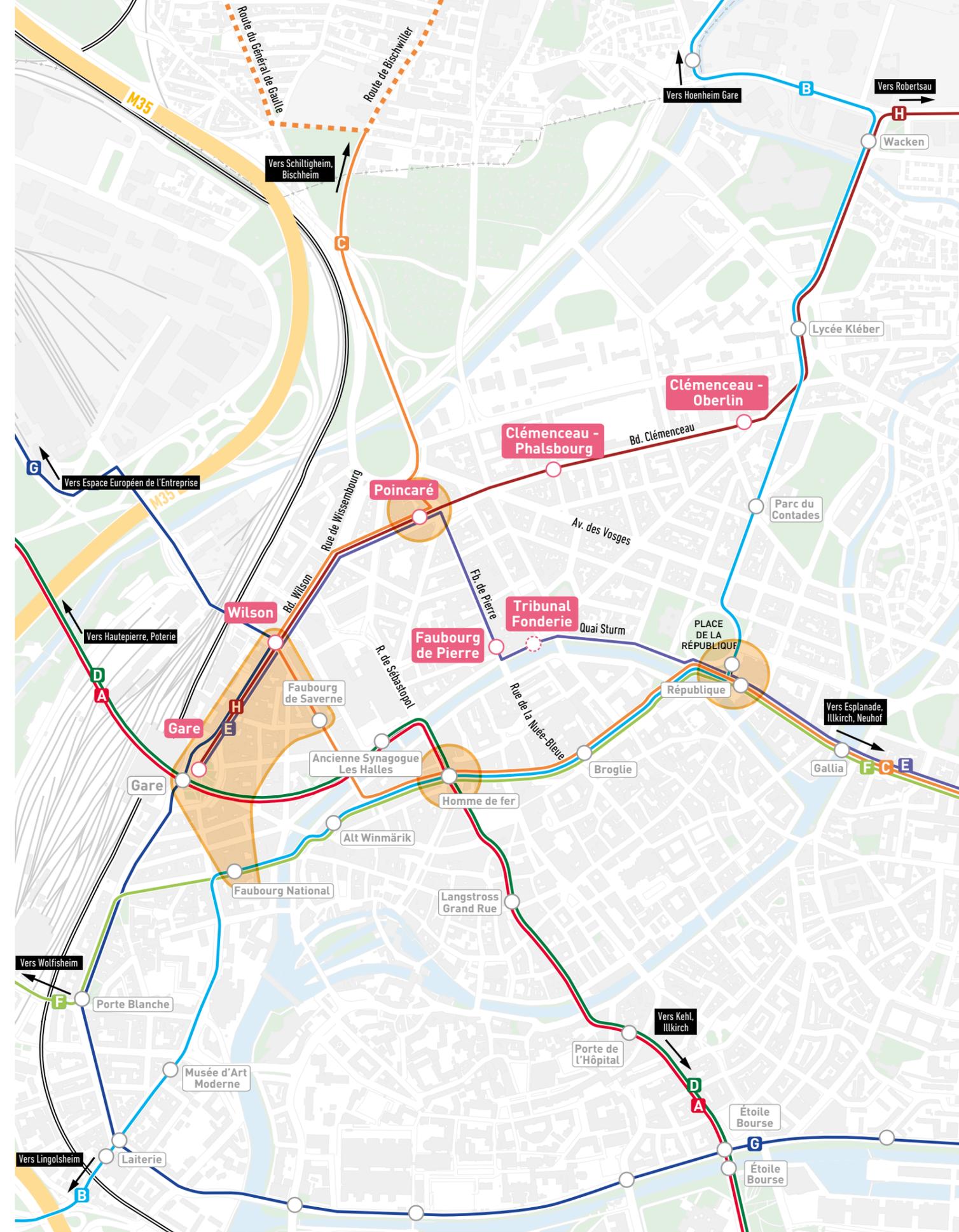
✓ POINTS FORTS PERÇUS

- Son **accès direct** et son **temps de trajet minimum** entre la gare et le quartier du Wacken;
- Une **meilleure desserte des nouveaux quartiers** et son **nombre plus important de stations** qui permettrait de desservir davantage de personnes;
- Son **schéma d'exploitation** qui éviterait les nœuds existants du réseau tramway et offrirait un meilleur maillage, plus complémentaire des lignes existantes;
- Son **tracé plus adapté** au passage d'un tramway par les boulevards Clemenceau et Poincaré. Le Faubourg de Pierre, plus commerçant, est aussi pour certains un axe plus « rationnel » pour l'insertion du tram.

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:
GRUPE CRÉDIT MUTUEL ALLIANCE
FÉDÉRALE WACKEN

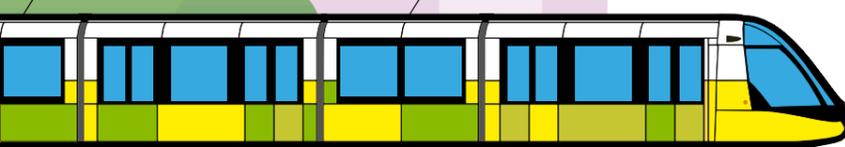
✓ POINTS FAIBLES PERÇUS

- La **dégradation du cadre de vie et les nuisances** qui seraient induites sur les axes empruntés, notamment les quais;
- Son **parcours, jugé trop proche des lignes de tramway existantes**, risquerait la dégradation des conditions d'exploitation (la saturation de certaines stations);
- Le **niveau de desserte actuel est considéré comme suffisant**. Les bus électriques de la ligne H et les couloirs dédiés à la circulation des bus sur le boulevard Clemenceau emprunté par cette variante sont suffisants;
- Ses **impacts de circulation sur les grands axes**, le boulevard Clemenceau par exemple. Des temps de parcours allongés et un trafic plus important sont également redoutés;
- La **suppression des places de stationnement** rendrait difficile le quotidien des riverains, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées et des livraisons s'il n'y a pas de dépose minute possible sur les quais;
- Son **itinéraire plus long et sinueux**, multipliant les courbes et obligeant à dédoubler les lignes pour desservir d'une part le Campus Esplanade, d'autre part le Wacken. La liaison Robertsau - Centre-ville ne sera plus directe et nécessiterait une correspondance avec le tramway B;
- Son **insertion sur le faubourg de Pierre et les quais** jugée compliquée du fait de l'**étroitesse des voies**, et ses éventuelles implications comme la réduction des trottoirs;
- Le boulevard Clemenceau et le faubourg de Pierre ont déjà fait l'objet d'un réaménagement, par la mise en place du BHNS H pour le premier et un réaménagement réussi dans le but d'apaisement pour le deuxième;
- La **place de Haguenau** serait seulement « tangente », ce qui serait **une occasion perdue de la requalifier** en profondeur et d'en faire un nœud de correspondance fort d'entrée de ville;
- Le **risque d'abattement ou fragilisation des arbres**.



Hypothèse d'exploitation - Variante C3

○ Stations existantes ○ Nouvelles stations ○ Potentielles nouvelles stations ● Pôle d'échange - de correspondance



ANALYSE TECHNIQUE

✓ TRÈS FAVORABLE

Évolutivité

Possibilité de prolongement ultérieur vers le boulevard de Metz afin de compléter le maillage tramway vers le sud.

Possibilité de poursuivre la desserte tramway par le boulevard Ohmacht direction du quartier des XV.

Opportunités pour les modes actifs

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables.

L'apaisement lié à l'évolution des conditions de circulation.

✓ FAVORABLE

Couverture habitants/emplois par le tracé

Potentiel de desserte actuellement non desservi par le tramway légèrement inférieur à celui de la variante C1. Ce critère est néanmoins peu discriminant.

Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis

Nouvelle desserte tram des secteurs de la place de Haguenau et de l'Ouest de la Neustadt actuellement desservis par le bus ou le BHNS.

Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal

La création d'un nouveau pôle d'échange avec 3 lignes de tramway au niveau du boulevard Poincaré.

La création d'un nouveau nœud d'échange secteur Wodli.

Libération d'espaces publics (au profit des aménagements cyclables et piétons et de la végétalisation)

Potentiel de libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'ordre de +20% à +30%. En particulier, création d'une piste cyclable sur les boulevards Poincaré et Clemenceau.

Valorisation patrimoniale

De plus faibles possibilités de valorisation patrimoniale sur le boulevard Clemenceau vis-à-vis de la variante C1 sur l'avenue des Vosges.

Potentiel de transformation urbaine

Solution offrant un potentiel de transformation urbaine très vaste risquant d'amoindrir, en la diluant, l'ambition d'élargir le centre-ville.

Qualité du fonctionnement du service tramway

Près d'un tiers du parcours s'effectue dans un sens - avec une simple fréquence tramway - en site tramway mélangé avec la circulation automobile riveraine dans la rue du Faubourg de Pierre.

✓ PLUTÔT DÉFAVORABLE

Insertion tramway et partage de l'espace public

Une insertion contrainte sur la rue du Faubourg de Pierre et sur les quais Finkmatt et Sturm.

Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts

Préservation des arbres d'alignement existants. Des difficultés ponctuelles peuvent être relevées en station. Un risque de détérioration racinaire pour les arbres quant au passage du tramway par les quais.

Impacts circulation automobile

Des conditions d'accès plus complexes à l'entrée de ville, notamment place des Halles, pour les trajets réalisés nécessairement en voiture, favorisant le report modal vers le transport en commun.

✓ DÉFAVORABLE

Impact stationnement dont livraisons

Impact fort sur stationnement existant, en particulier sur les boulevards Poincaré et Clemenceau.

Compensation possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.

Coût estimatif des travaux

Environ 75 M€ HT

Les enseignements de la première phase de concertation

Objectifs généraux du projet

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

Variante de tracés

Parmi les trois variantes proposées pour desservir Schiltigheim et Bischheim (variantes « Nord »): une très grande majorité du public ayant participé à la concertation est favorable à la variante N1, appréciée pour:

- Son **itinéraire direct et rapide** depuis l'ouest de Schiltigheim, la desserte du quartier des Écrivains et le projet de P+R Nord;
- Sa **desserte de secteurs très denses** qui accompagneront la **reconversion des friches industrielles** le long du tracé ainsi que de plusieurs **équipements structurants**;
- Sa **contribution à l'équité territoriale des communes situées au nord** de l'Eurométropole, une ligne de tramway existant déjà à Schiltigheim Est.

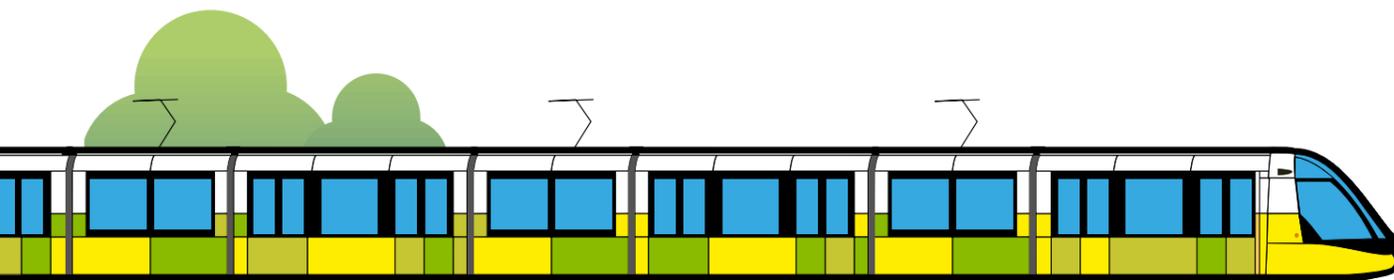
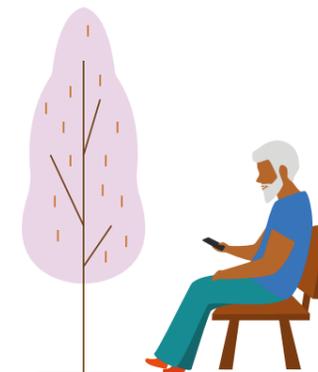
Les inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation portent sur:

- La **localisation du terminus Nord** et d'un P+R;
- L'**apaisement simultané du trafic** et la sécurité des usagers sur la **route du Général de Gaulle** et la **route de Bischwiller**;
- La **requalification parallèle de la route du Général de Gaulle et de la route de Bischwiller** avec la prise en compte des modes actifs;
- Le traitement des **liaisons Est-Ouest** à travers le réseau bus et les itinéraires modes actifs;
- La qualité des **liaisons avec le pôle d'échanges multimodal** de Bischheim-Schiltigheim;
- La réorganisation associée de la circulation automobile et du réseau bus;
- Les connexions avec les autres modes de transport collectifs projetés sur ce secteur.

Parmi les trois variantes de la partie « centre » de Strasbourg: pour la partie strasbourgeoise, aucun tracé ne s'est imposé comme une évidence. Les variantes C1 et C2 ont davantage fait l'objet d'expressions et d'échanges que la variante C3. Cette dernière enregistre de nombreux avis défavorables et semble avoir moins retenu l'attention des contributeurs.

La variante C1 est appréciée pour:

- Son **tracé via les grands boulevards** du centre-ville qui permettrait de **requalifier l'avenue des Vosges**;
- Son **schéma d'exploitation simple et direct**, tout en **évitant les nœuds** du réseau tramway déjà proches de la saturation;
- Son **insertion urbaine plus confortable** vu la largeur des axes empruntés.

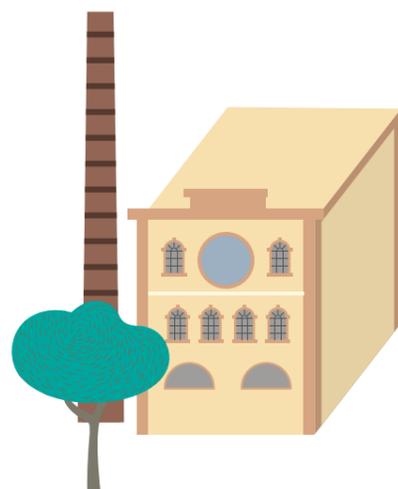


La variante C2 est appréciée pour:

- Sa **ligne la plus directe** et des **temps de trajets réduits**;
- Le **réaménagement de la place des Halles et de la rue Sébastopol**;
- Son **impact moindre** sur les conditions de **circulation** des habitants du quartier;
- Son **impact moindre** sur l'offre de **stationnement** dans le quartier.

Les inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation portent sur:

- Le **schéma d'exploitation** du réseau tramway et la restructuration du réseau bus associé;
- L'**offre de stationnement en centre-ville** sur voirie ainsi que sur le projet de parking (parking public de proximité intégrant un dispositif de stationnement pour les résidents);
- Les **modifications de trafic et les impacts** sur les différentes voies du centre-ville;
- La **cohabitation avec le mode tramway** et la limitation de ses nuisances éventuelles;
- Le **projet urbain de la place de Haguenau** et ses impacts sur les circulations tous modes;
- La qualité des conditions d'**insertion sur les axes empruntés** par le tramway tout en maintenant une nécessaire cohérence des fonctionnalités au sein des quartiers traversés;
- La qualité de service qui sera offerte sur le réseau de transport public;
- Le développement concomitant du réseau cyclable.



Les Décisions de l'Eurométropole

(Délibération du Conseil de l'Eurométropole du 17 décembre 2021)

Au regard des éléments présentés au public lors de la première phase de concertation et du bilan de celle-ci, le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a approuvé le 17 décembre 2021 une délibération ayant pour objets:

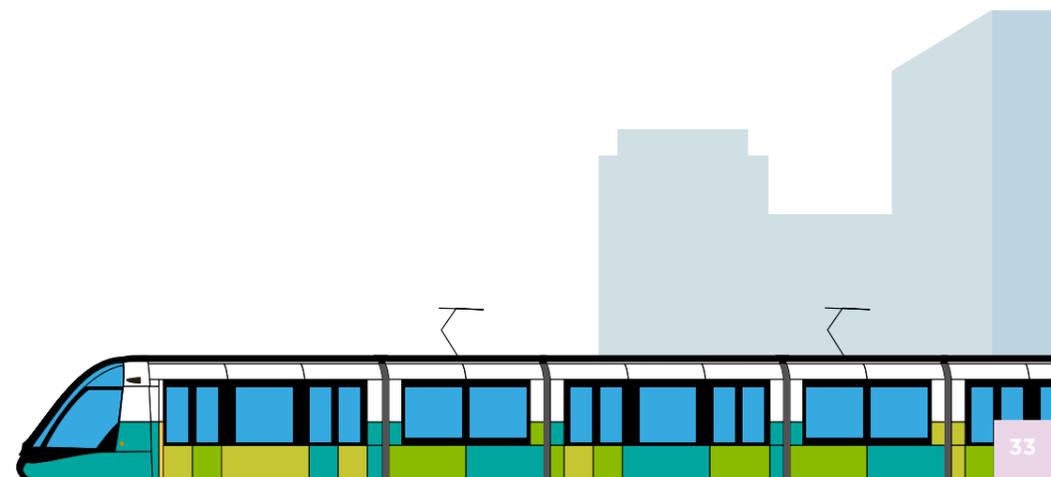
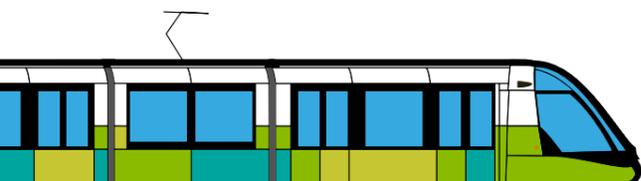
- L'**exposition des modalités détaillées** de mise en œuvre de la concertation publique, et du **niveau de participation du public**,
- L'**arrêt du bilan de la première phase de concertation publique et l'approbation de la poursuite** par l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage, de l'**étude du projet** de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim pour les **variantes de tracé N1 et C1** qui apparaissent comme les meilleures solutions à envisager et qui s'inscrivent totalement dans les objectifs de projet pour les territoires en offrant l'**opportunité de structurer et requalifier les espaces publics pour redonner de la place aux usages de proximité**.

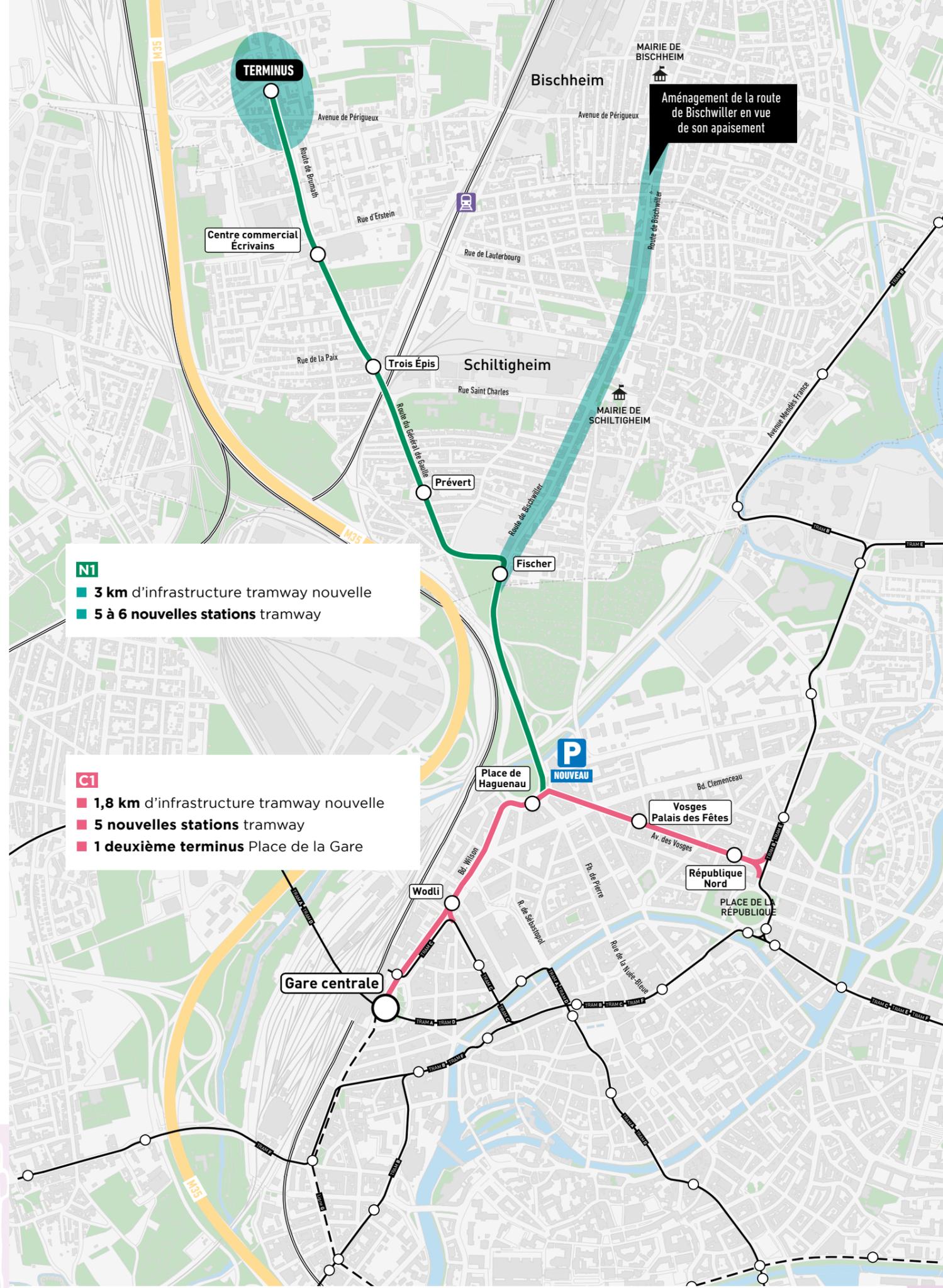
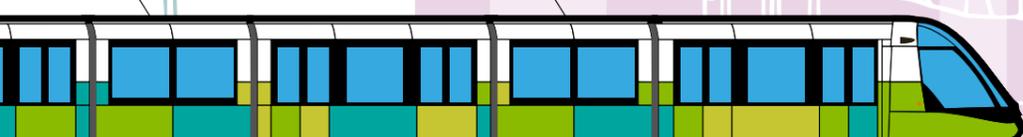
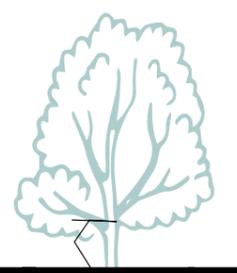
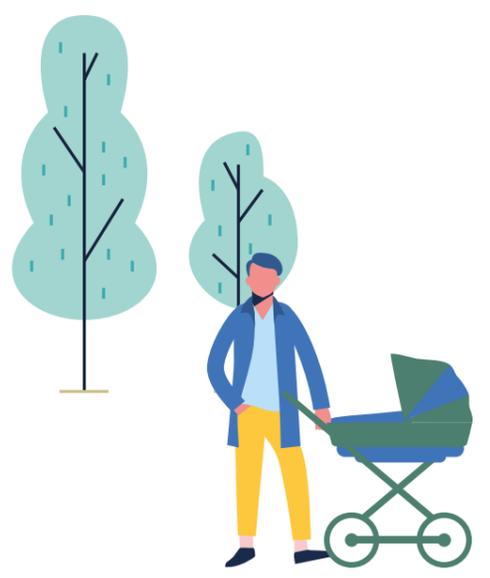
La variante N1

- Répond aux **objectifs métropolitains de desserte directe et rapide** des communes de Schiltigheim et Bischheim tout en conservant la possibilité d'un **prolongement ultérieur** vers les communes plus au nord.
- Satisfait le besoin **d'équité territoriale** en s'éloignant de la ligne B du tramway préexistante sur les territoires de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim.
- Son insertion sur la partie Sud de la route du Général de Gaulle est susceptible de libérer le plus d'espaces publics en vue d'améliorer in fine la **ville marchable et cyclable** et donc de favoriser les **reports modaux en faveur des transports en commun** et des modes actifs.
- Offre un grand potentiel de transformations urbaines, permettant de **requalifier les espaces publics** de l'Ouest de Schiltigheim et offrant des perspectives d'élargissement du centre-ville.

La variante C1

- Répond aux **objectifs métropolitains généraux** du projet; elle permet également de désensibiliser les liaisons Gare-Wacken, Gare-Université et centre-ville - communes Nord des perturbations régulières (prévues ou imprévues) constatées au niveau de l'ellipse insulaire strasbourgeoise.
- Son tracé permet de **requalifier les larges emprises** des grands boulevards et de l'avenue des Vosges avec une insertion en site propre intégral.
- Offre les meilleures possibilités de **valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt**.
- Suscite un grand potentiel de transformations urbaines dans l'ambition d'**élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire** vers les boulevards Nord et Est et de l'étendre aux secteurs de la Neustadt.
- Son **schéma d'exploitation pourrait être simple et direct** en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation.
- Permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile.
- Son itinéraire ne dégradera pas le paysage/patrimoine des quais, en nuisant à leur tranquillité, et ne risque pas de créer un double avec les lignes de tramway déjà existantes dans l'ellipse insulaire.





■ **L'approbation du programme des études**, qui servira de support à l'avant-projet dont l'élaboration sera engagée à la mi-2022,

L'Eurométropole approfondira les thématiques suivantes :

- **L'apaisement simultané du trafic et renforcement de la sécurité** des usagers sur la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller, compte tenu du choix de la variante N1;
- **Un nouveau parking public de proximité** dans le secteur de la place de Haguenau/ rue Jacques Kablé, avec une capacité d'au moins 300 places, et offrant une tarification incitative pour les résidents;
- L'insertion d'un nouveau **terminus sur la place de la gare**, sans obérer la possibilité d'un futur **prolongement en direction du boulevard de Nancy**, via le boulevard de Metz;
- **L'apaisement de l'avenue des Vosges** en profitant de l'insertion de la plateforme de tramway et en proposant des aménagements cyclables et marchables généreux et confortables;
- La **localisation du terminus Nord et l'opportunité de création d'un P+R**, dans l'objectif de supprimer au maximum l'impact sur les propriétés d'habitation bâties et répondre aux objectifs d'évolutivité et d'intermodalité;
- L'amélioration des **liaisons Est-Ouest** - et notamment vers la gare de Bischheim, ou vers l'espace Européen de l'Entreprise - par le renforcement du réseau de bus et la création de nouveaux itinéraires pour les piétons et les cyclistes;
- Le schéma d'exploitation du réseau de tramway: la possibilité de **desservir Schiltigheim par la ligne C**, une liaison **Gare-Université** assurée par la **ligne E**, la **desserte de la Robertsau** par une nouvelle **ligne de tram H**;
- Les implications des aménagements sur le trafic des différentes voies de circulation ainsi que sur le stationnement en voirie;

- La création d'un **nouvel accès à la M35** en direction du sud au niveau de **l'échangeur de Hoenheim**, afin de permettre l'accès direct vers Strasbourg depuis les communes de l'ouest et du nord en soulageant la route de Brumath;

- Les risques de nuisances sonores et de qualité de l'air par une étude d'impact du projet, dans le cadre de son évaluation environnementale.

■ **L'approbation du périmètre de prise en considération** relatif au projet,

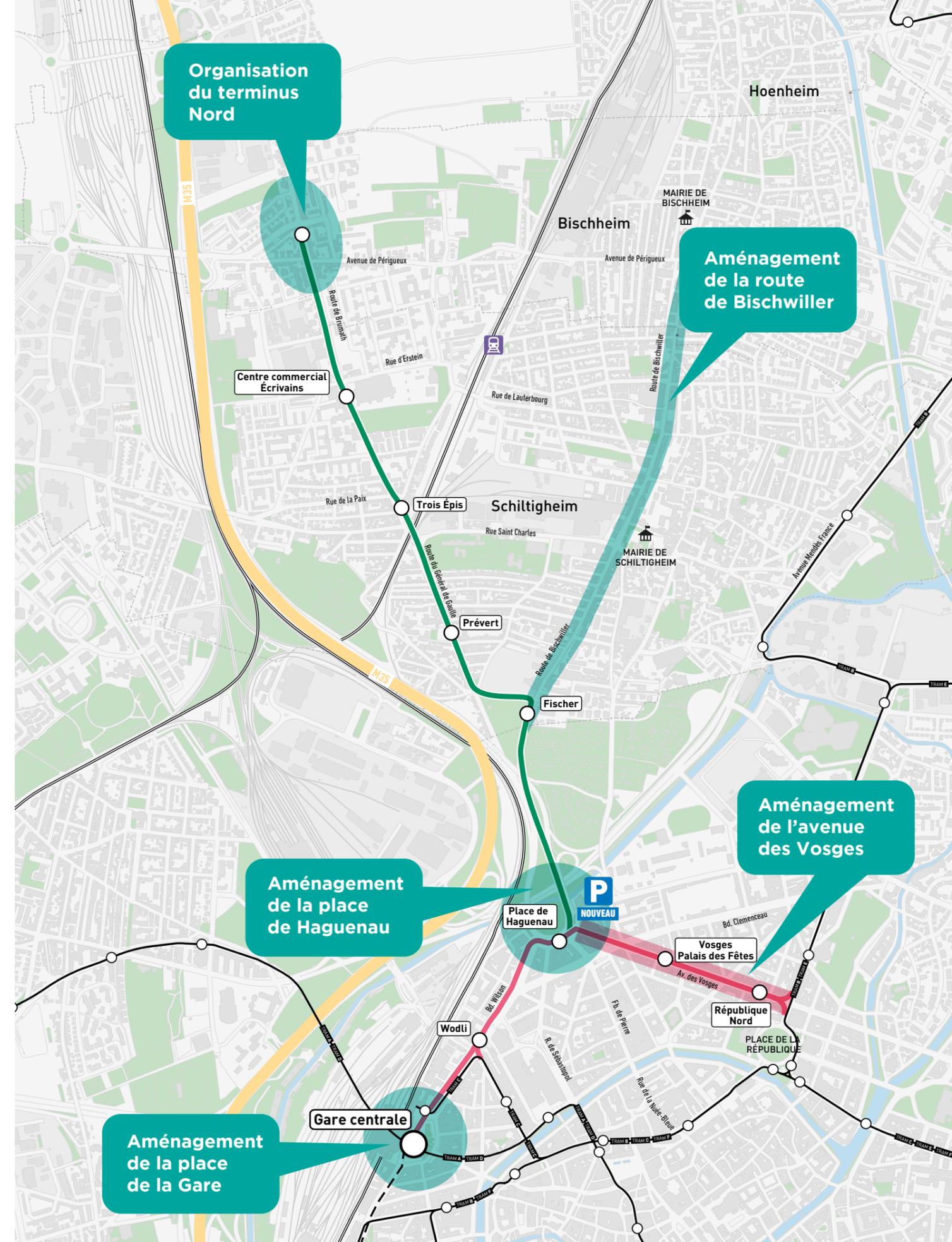
■ **L'engagement d'une phase de concertation complémentaire avec le public**, au regard des objectifs du projet déjà délibérés le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires **d'approfondissement des thématiques suivantes :**

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

Les modalités de cette phase de concertation seront communiquées dans les détails, par le biais des dispositifs suivants :

- Une communication diffusée dans la presse locale;
- Une plaquette d'information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponible à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisées durant la concertation;
- Le site internet de l'Eurométropole de Strasbourg;

Budget prévisionnel des travaux: 120 M€ HT



● Ateliers de concertation permettant d'enrichir le programme d'aménagement

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET :

