



Projet de territoire de la Montagne Verte : Route de Schirmeck & réseau transport en commun

Atelier du 18/06/25



Rappel du contexte : le Projet de territoire un outil de référence pour la réalisation des projets à la Montagne Verte

- Réparti en **3 axes** qui traduisent les besoins et attentes des habitant·es, actrices et acteurs locaux.
- S'inscrit dans une vision partagée qui donne les grandes ambitions pour le quartier à la fois à court, moyen et long terme.
- **80 propositions** qui sont énoncées et feront l'objet d'un accompagnement par un comité de suivi pour guider leur évolution dans la durée.



AXE 1

Un quartier
plus facile à vivre

AXE 2

Un quartier
vivant

AXE 3

Un quartier
qui rayonne



Remise symbolique du projet de territoire à Mme la Maire
le 6 juillet 2024

Prise de parole de 5 acteur·ices du quartier (retour sur la
méthode, présentation des axes, etc.)

Aujourd'hui : phase de mise en œuvre du projet de territoire

- Consolidation des projets et réalisation
- Certaines actions portées par la collectivité, d'autres par les acteur·ices du quartier
- Projets phares en cours de réalisation : réaménagement de la place d'Ostwald, liaison cyclable et étude déplacements, collectif culturel, etc.

Quel rôle les habitant·es peuvent-ils avoir dans la mise en œuvre du projet de territoire ?

→ Un outil, le **comité de suivi** :

Une réunion 2x par an, avec pour membres :

- Des habitant·es
- Des partenaires
- Des techniciens de la Ville et EMS
- Des élu·es de la Ville et EMS

Objectifs :

- Point d'étape de l'avancée des axes
- Faire remonter les vigilances, difficultés et enjeux
- Prioriser les actions
- Définir la méthodologie et niveau de participation
- Définir la communication et les temps forts

Tout en continuant les temps ouverts à tout le monde, selon thématiques et projets

La route de Schirmeck : colonne vertébrale du projet de territoire

Un enjeu indispensable à traiter pour la réalisation des projets, tant ils y sont connectés

AXE 1

Un quartier plus facile à vivre

- **Ambition « Se déplacer en sécurité »** : réduire le flux de véhicules, améliorer la sécurité des modes actifs, favoriser l'accès aux commerces, ...
- **Ambition « Rénover l'habitat »** : patrimoine dégradé le long de la route de Schirmeck
- **Ambition « Quartier écologique »** : abaisser l'exposition aux pollutions

AXE 2

Un quartier vivant

- **Ambition « Vie de village »** : favoriser la programmation culturelle, festive et solidaire dans l'espace public
- **Ambition « Renforcer des centralités et pôles d'attractivité »** : place d'Ostwald, arrêt de tram MV, gare du Roethig
- **Ambition « Espaces publics adaptés aux enfants et aux jeunes »**
- **Ambition « Favoriser la dynamique commerciale »** : conforter les micro-centralités commerciales en requalifiant la route de Schirmeck par portion

Objectif de l'atelier :

- Présenter l'articulation entre le court terme avec la réorganisation du réseau de bus et le moyen terme avec le réaménagement de la route de Schirmeck
- Expliquer la future réorganisation du réseau de bus qui sera mise en circulation le 15 novembre 2025
- Le réaménagement de la route de Schirmeck : un projet de vie de quartier
 - Partager les résultats principaux du diagnostic
 - Construire une vision partagée du futur de la route de Schirmeck
 - Présenter la méthode de travail pour bâtir un ou plusieurs scénarios de projet
 - Avoir des échanges sur les premières réflexions et sur la méthode de concertation



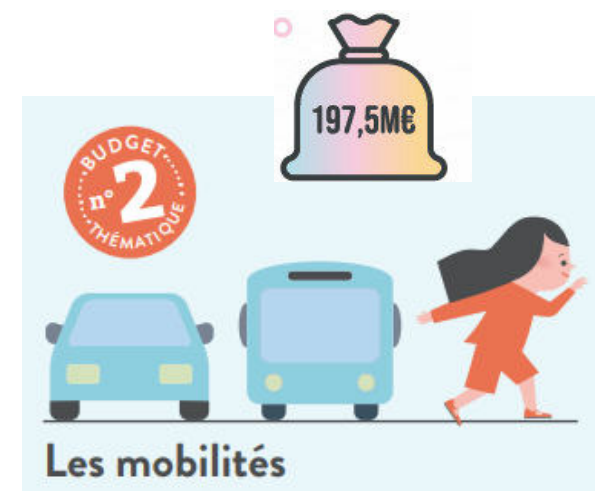
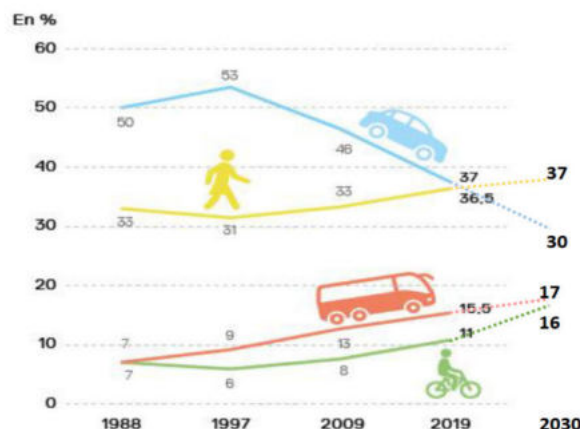
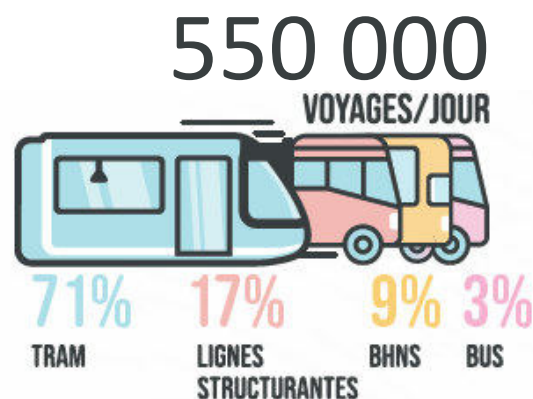
Réorganisation du réseau de Bus



I. Contexte et enjeux

Réseau de transport en commun

- Quelques données clefs :
 - 6 lignes de tram
 - 2 lignes de BHNS
 - 6 lignes Chron'hop
 - 39 lignes de bus
 - Un service de transport à la demande : Flex'hop
 - Un service de transport de personnes à mobilité réduite : Mobistras



Carte d'identité du territoire

STRASBOURG : MONTAGNE VERTE

				Statistiques de l'EMS		% de l'EMS
Abonné·e·s CTS		%			%	
	Plein-tarif	29%	1 711	56 315	31%	3,04%
	Gratuit	39%	2 348	69 119	38%	3,40%
	QF	32%	1 927	58 006	32%	3,32%

Ratio pop/abonné·e·s	48%
----------------------	-----

Lignes : B, C1, 2, 13, 50

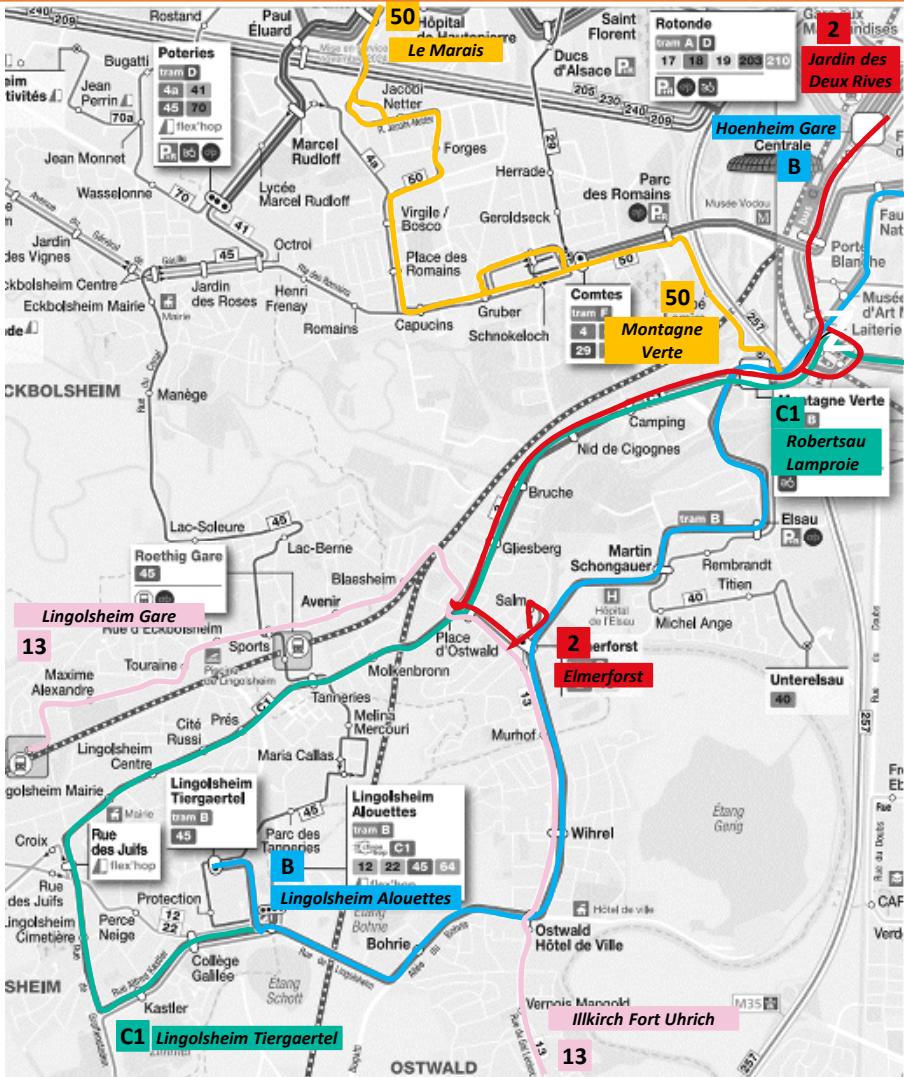
I. Contexte et enjeux

Données du territoire



B
Lundi à Vendredi
Voyages /jour
74 376

C1	2	13	50
Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi
Voyages /jour	Voyages /jour	Voyages /jour	Voyages /jour
22 106	11 013	7 474	8 415

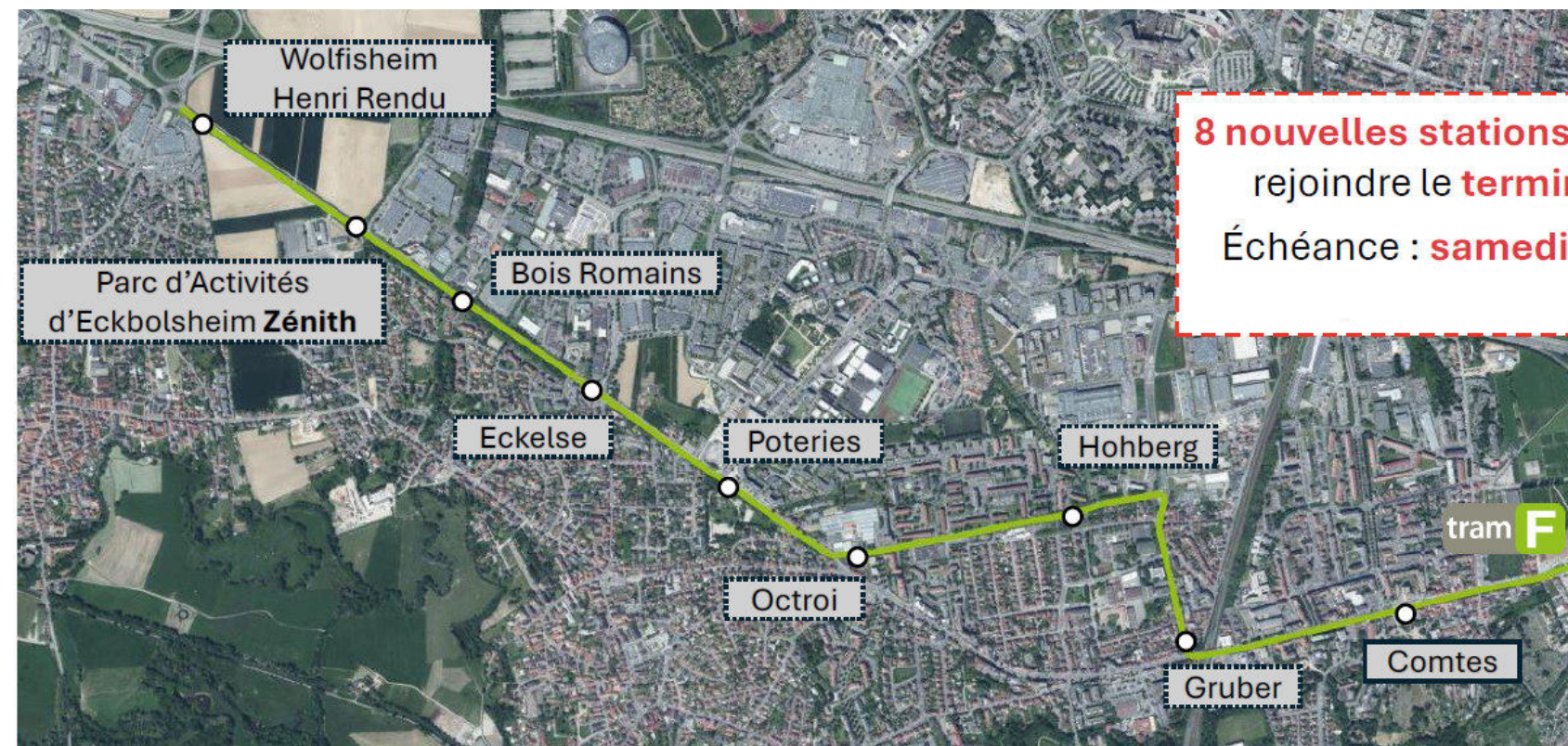


II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

Direction mobilités

Strasbourg.eu
eurometropole

Schéma de l'extension du tram F

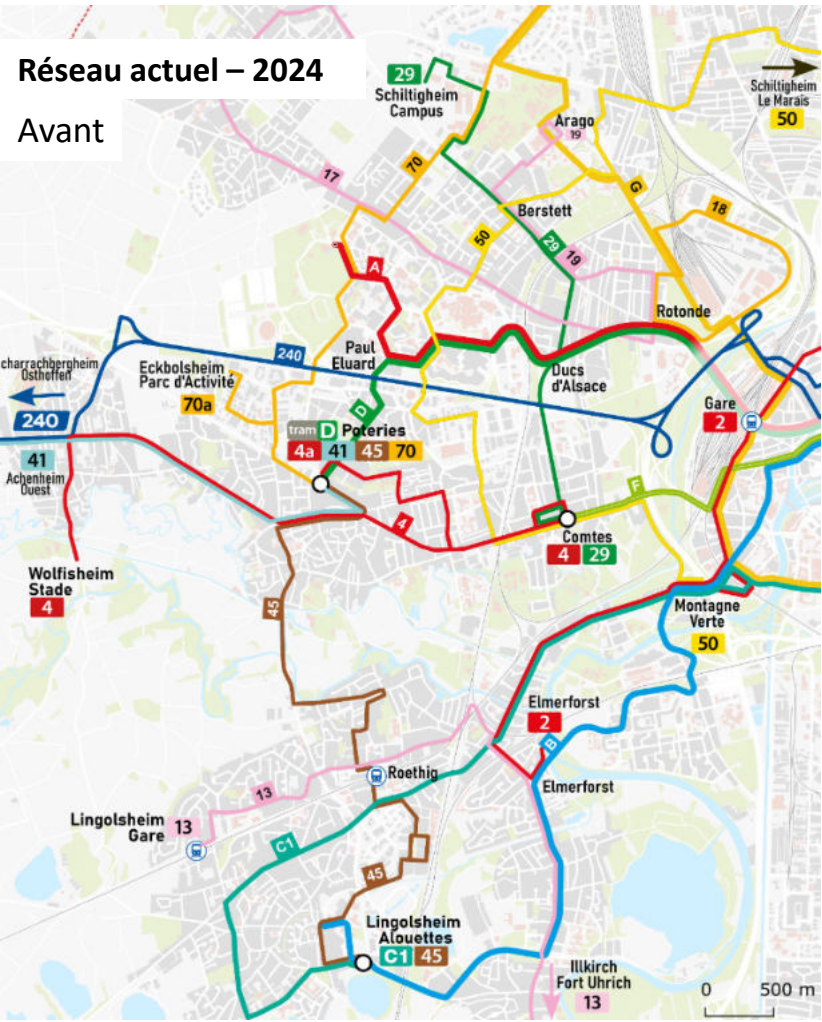


II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

Restructuration bus associée

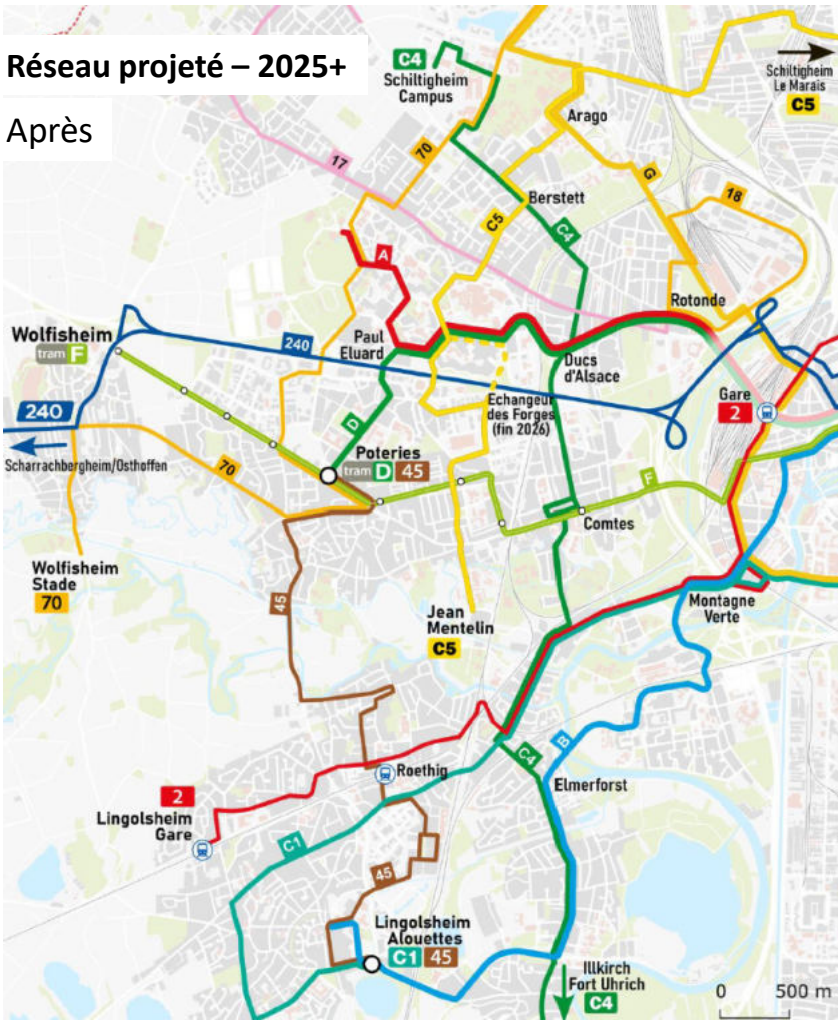
Réseau actuel – 2024

Avant



Réseau projeté – 2025+

Après

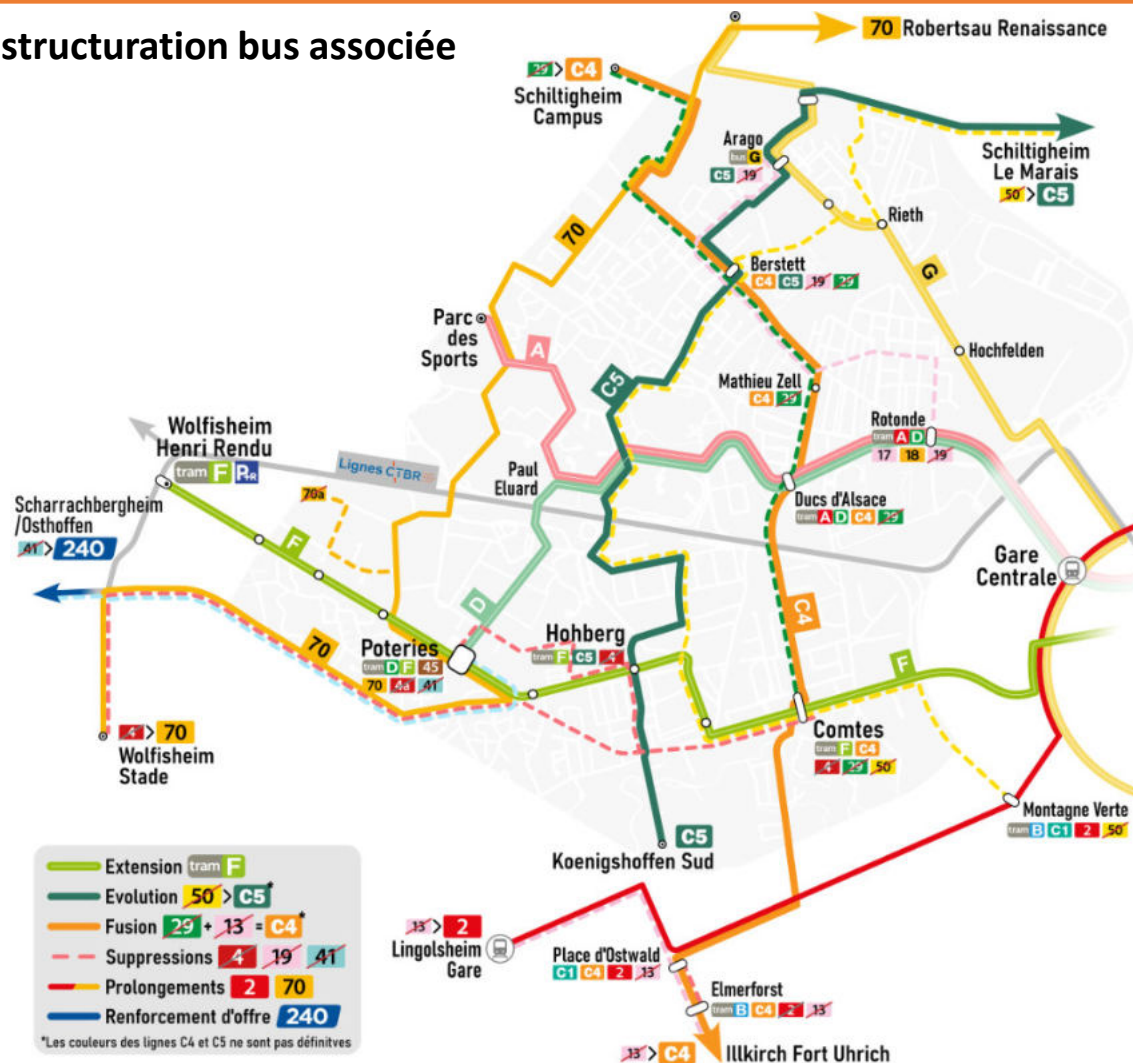


II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

Direction mobilités

Strasbourg.eu
eurometropole

Restructuration bus associée



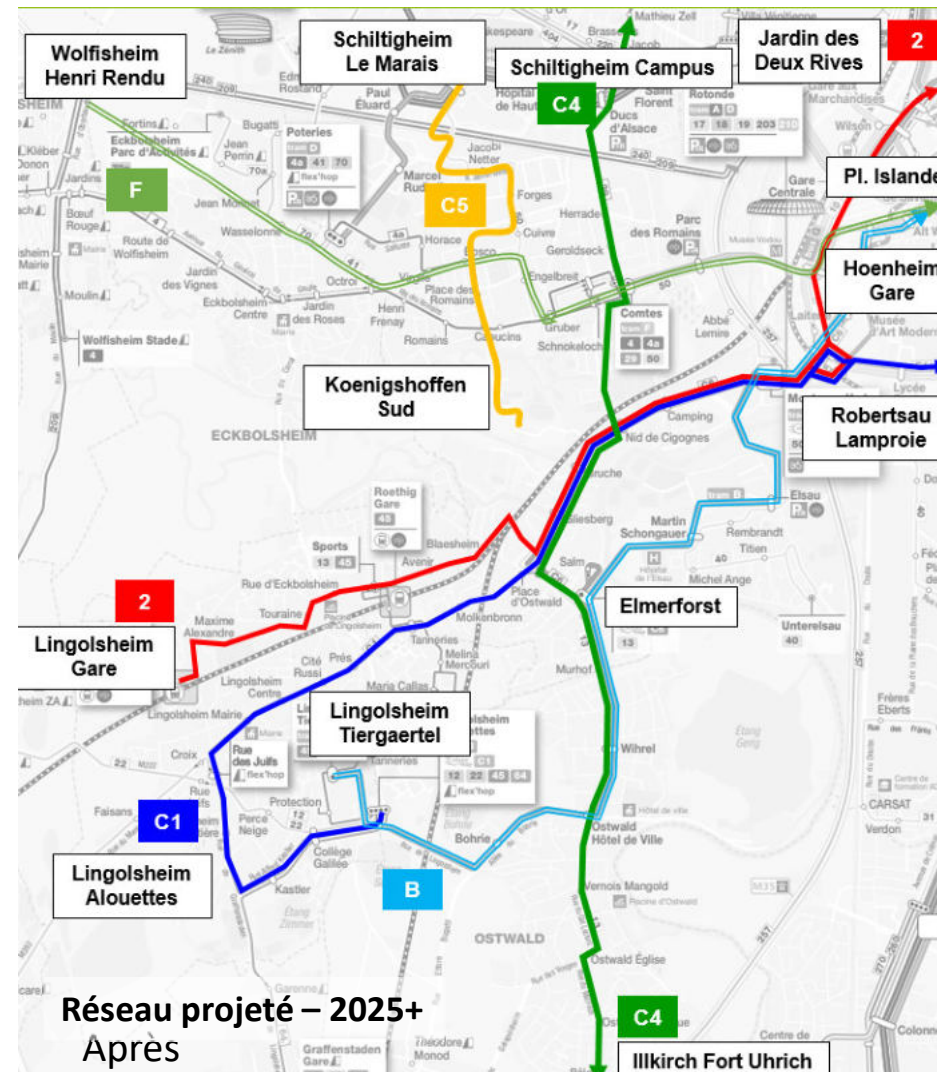
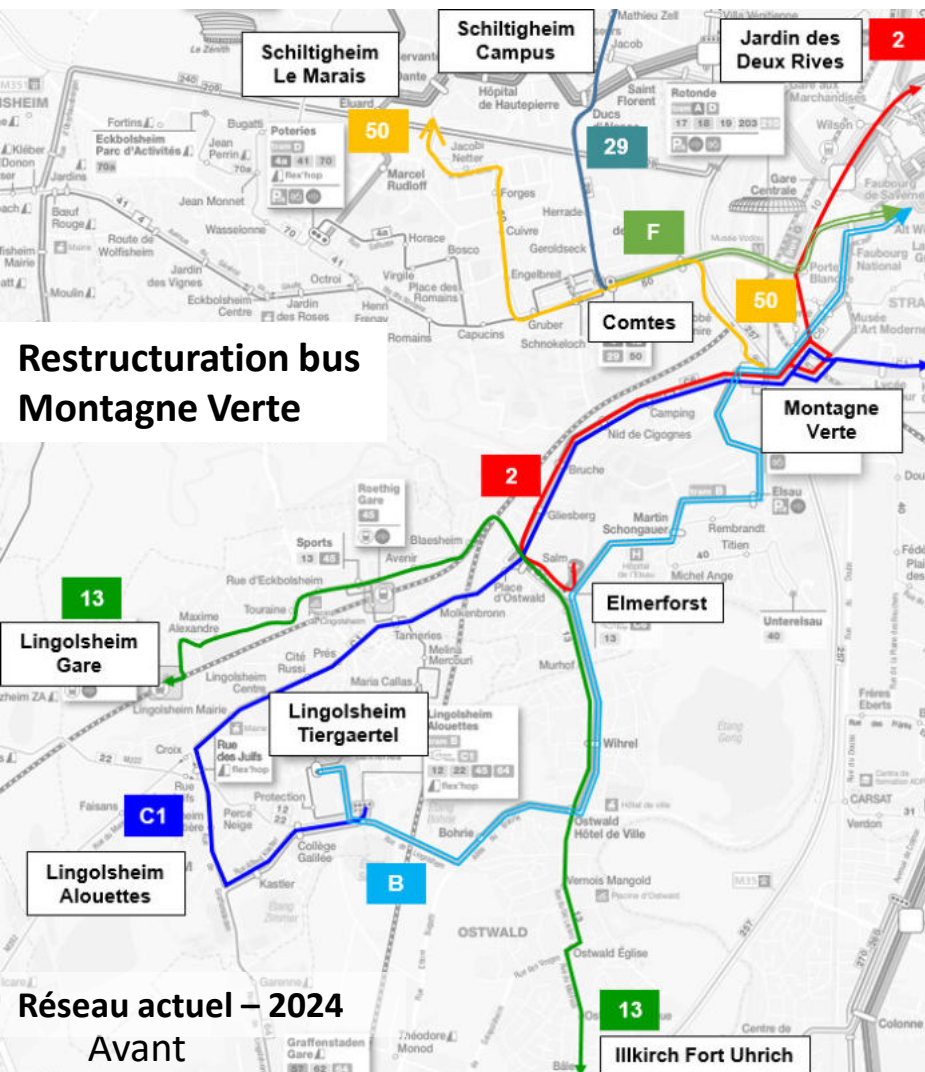
Des modifications importantes pour le **nouveau réseau de bus** à compter de novembre 2025 :

- Mise en service C4 & C5
- Prolongement de la 2 à Lingolsheim
- Prolongement de la 70 à Wolfisheim
- Suppression 4/13/19/29
- Intégration de la 41 dans la 240

II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

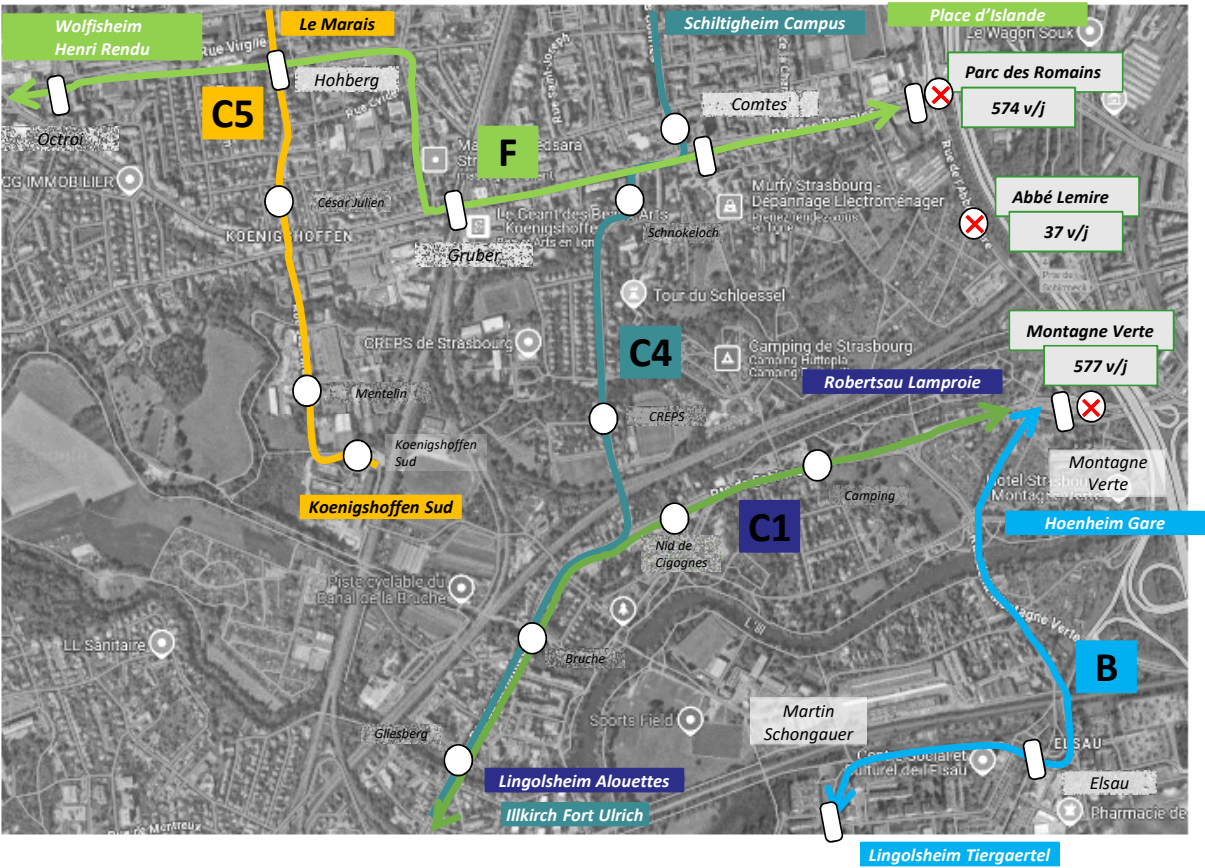
Direction mobilités

Strasbourg.eu
eurometropole



II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

Restructuration bus Montagne Verte



- Une nouvelle connexion entre les quartiers de Montagne Verte et Koenigshoffen *via* la ligne C4
- Depuis les secteurs d’Illkirch, d’Ostwald, la place d’Ostwald et la route de Schirmeck, un lien direct avec les quartiers de Koenigshoffen, Cro et Schiltigheim
- La mise en place de la nouvelle ligne C5 sur le secteur « Montage Verte/Parc des Romains » implique une non-desserte des arrêts « Montagne Verte », « Abbé Lemire » et « Parc des Romains »
- Depuis l’arrêt « Montagne Verte », qui est un pôle d’échanges multimodal, les connexions s’effectueront depuis/vers la route de Schirmeck ou depuis/vers le secteur de Laiterie *via* le réseau structurant

II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

Direction mobilités

Strasbourg.eu
eurometropole

Principes directeurs des lignes Chron'hop



Premier départ : 5h (lundi au samedi) ou 6h (dimanche & JF)
Dernier départ : 00h30



Heure de pointe : 8 minutes
Heure creuse : 10 minutes



Itinéraire unique privilégié



Montées toutes portes
Distributeurs automatiques aux arrêts stratégiques



Marque commerciale
Habillage spécifique



Aménagements dédiés ponctuels
Priorité aux feux

+ fréquent

+ fluide

+ facile

chron'hop

lignes C1 C3 C6 C7 C8 C9

SIMPLIFIEZ-VOUS LE BUS

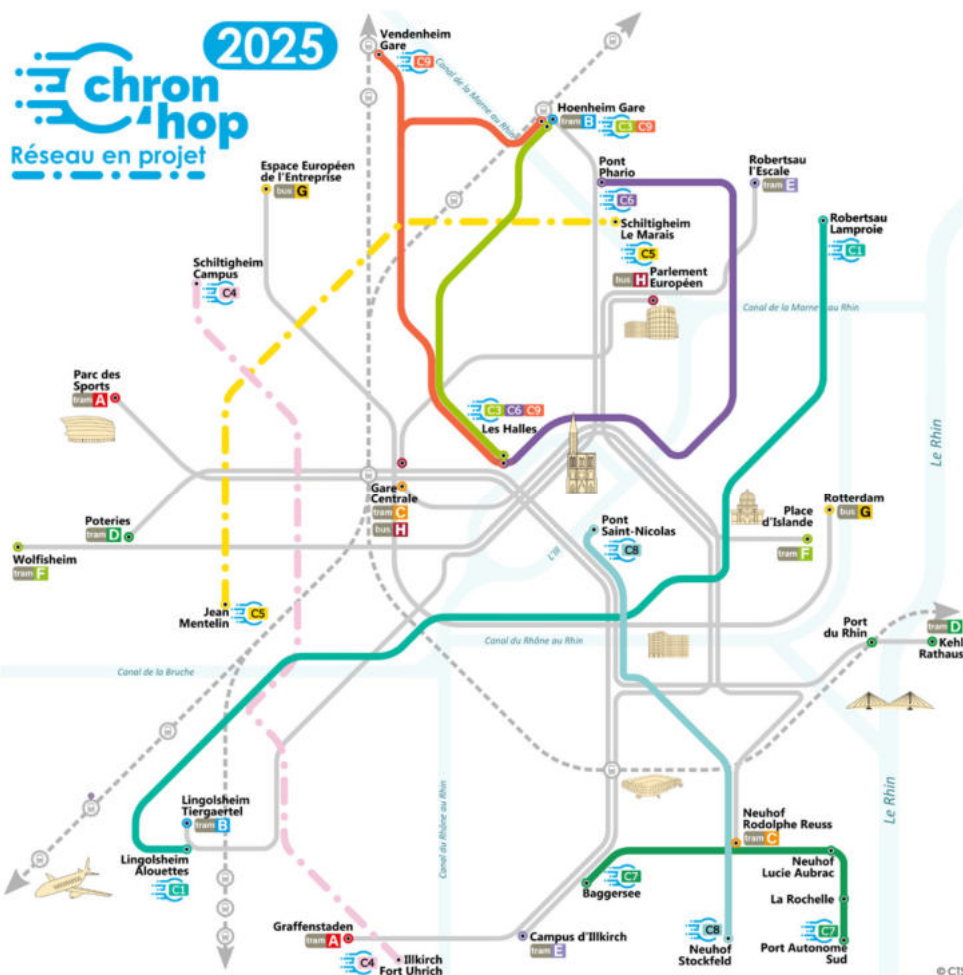
+ d'amplitude : dès 5h30 et jusqu'à 00h30
+ de fréquence : bus toutes les 6 à 9 minutes en journée

II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

Direction mobilités

Strasbourg.eu
eurometropole

Schéma directeur des lignes structurantes Chron'hop

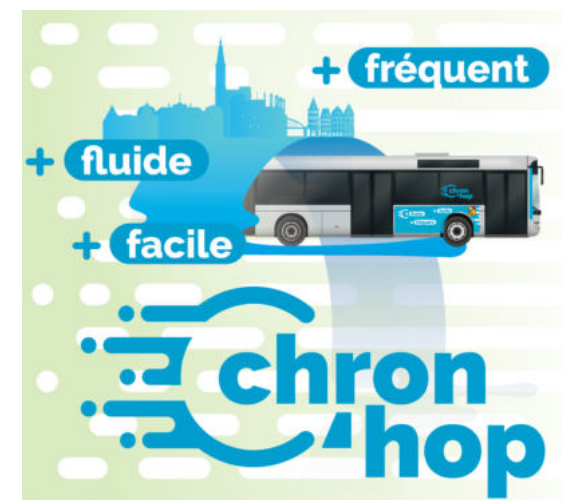


- Une nouvelle ligne Chron'hop : la ligne C4

C4

- Une nouvelle ligne Chron'hop : la ligne C5

C5



II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

Une nouvelle ligne Chron’hop : la ligne C4

C4

Schiltigheim Campus >< Illkirch Fort Uhrich

LIGNES	DESCRIPTION		OFFRE				
	Itinéraire	Longueur (km)	Intervalles (trons communs)			Nbre de courses	Amplitude (Principes)
			HP	HC	Après 21h		
29	Schiltigheim Campus⇔ Schnokeloch	4,6	15'	20'	-	104	6h00 - 20h30
13	Lingolsheim Gare ⇔ Illkirch Fort Uhrich	10	8-10'	12'	30'	167	4h30 - 23h30
C4	Schiltigheim Campus ⇔ Illkirch Fort Uhrich	14	8-10'	12'	30'	174	4h30 - 00h30

- Une démultiplication des origines/destinations :
 - Schiltigheim / Campus de Schiltigheim
 - Oberhausbergen / Allée de l’Euro
 - Cronenbourg / Route de Mittel
 - Koenigshoffen / Ducs d’Alsace & Allée des Comtes
 - Montagne Verte / Route de Schirmeck
 - Ostwald
 - Illkirch Graffenstaden



II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

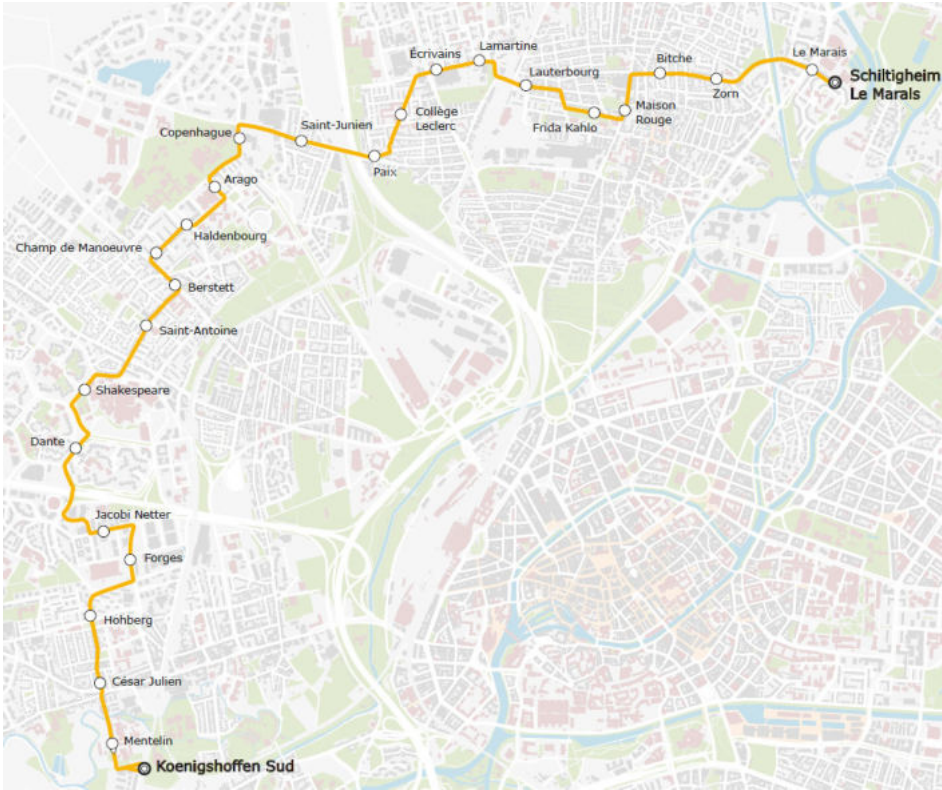
Une nouvelle ligne Chron’hop : la ligne C5

C5

Koenigshoffen Sud >< Schiltigheim Le Marais

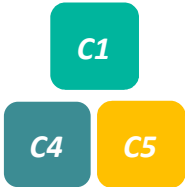
LIGNES	DESCRIPTION		OFFRE				
	Itinéraire	Longueur (km)	Intervalles (trons communs)			Nbre de courses	Amplitude (Principes)
			HP	HC	Après 21h		
50	Montagne Verte ⇄ Schiltigheim Le Marais	11,9	12'	15'	-	125	6h00 - 21h00
C5	Koenigsoeffen Sud ⇄ Schiltigheim Le Marais	10	8-10'	12'	30'	174	4h30 - 00h30

- **Plus de fréquence**
 - Une meilleure fréquence de passage
 - Une augmentation du nombre de bus par jour
- **Plus d’amplitude horaire**
 - Un démarrage plus matinale dès 4 h 30
 - Une fin de service plus tardive à 00 h 30
- **Un nouveau terminus à Mentelin et une nouvelle desserte sur Cronenbourg**



II. Un nouveau réseau pour Montagne verte

En synthèse



- Deux nouvelles lignes Chron’hop avec plus de **fréquence de passage** et une **amplitude horaire augmentée**



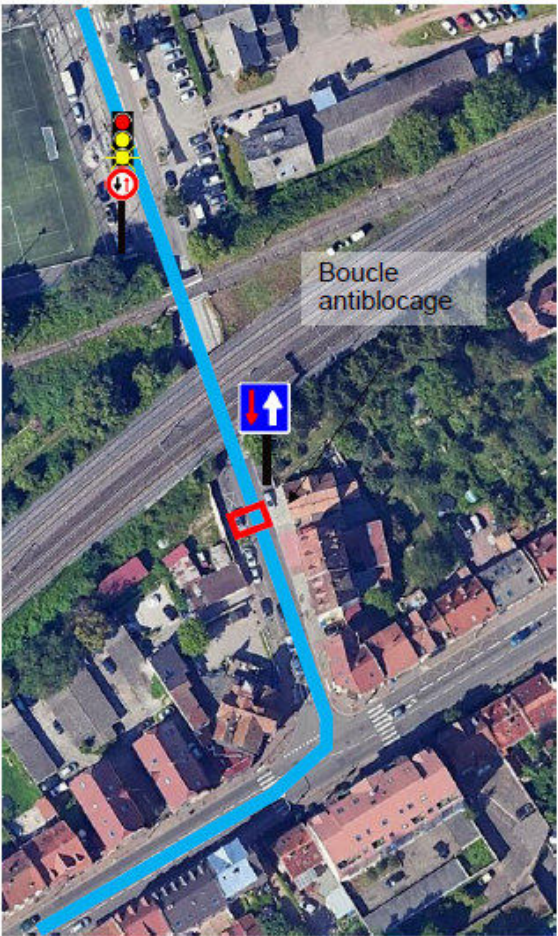
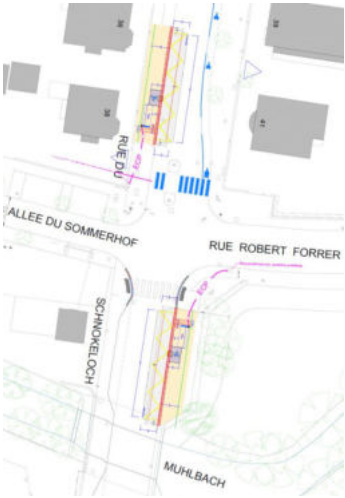
III. Conclusion

- **Plus de fréquence de passage avec les nouvelles lignes Chron'hop :**
 - Toutes les 8 minutes en pointe
 - Toutes les 10 minutes en heures creuses
 - Toutes les 20 minutes aux heures de frange
 - Toutes les 30 minutes en soirée
- **Plus d'amplitude horaire :**
 - De 5h à 00h30 du lundi au samedi
 - De 6h30 à 00h30 le dimanche et les jours fériés
- **Des bus standards électriques** pour la C4 pour moins de nuisances sonores dans les quartier de Montagne Verte
- **Une multiplication des possibilités de déplacements**

IV. Annexes

IV. Annexes

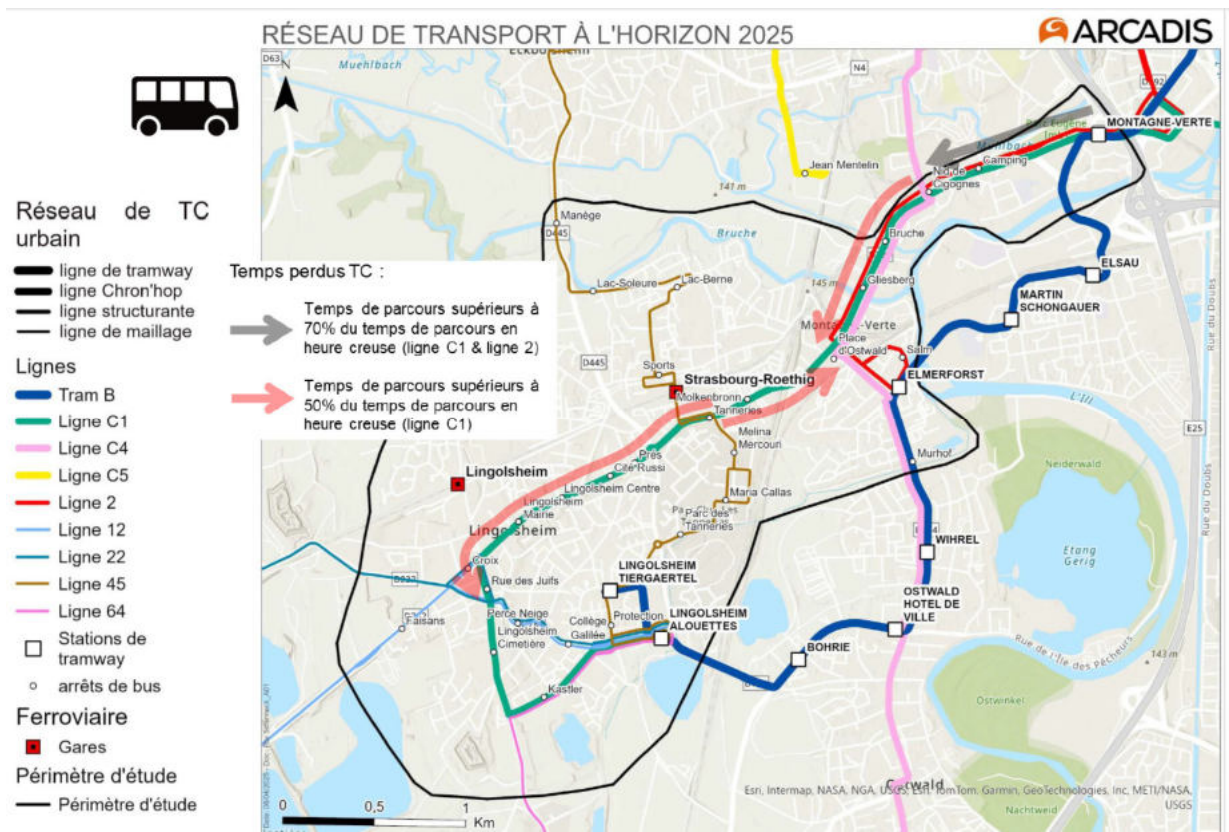
Comtes & Schnokeloch



- Nouvelle desserte de la rue du Schnokeloch avec la création de deux nouveaux arrêts de bus :
 - Arrêt « Schnokeloch »
 - Arrêt « CREPS »
- Création d'un alternat statique à l'intersection entre la rue du Schnokeloch et la route de Schirmeck

IV. Annexes

Montagne Verte & Route de Schirmeck



- Une étude multimodale est actuellement en cours de production sur la route de Schirmeck
- L'étude multimodale a pour objectifs de :
 - Rendre la route de Schirmeck plus multimodale au bénéfice des modes actifs et des transports en commun
 - Améliorer le cadre de vie : apaisement d'espaces publics sur rue et mise en valeur de centralités
- Pour les bus, les enjeux sont concentrés sur la vitesse commerciale des lignes C1, 2 & C4



Réaménagement de la route de Schirmeck



ÉTUDE DE REQUALIFICATION DE LA ROUTE DE SCHIRMECK

Présentation de la démarche d'étude, éléments principaux de diagnostic
et perspectives

Objectifs de l'étude



Rendre la route de Schirmeck plus multimodale au bénéfice des modes actifs et des transports en commun.

Améliorer le cadre de vie : apaiser les espaces publics le long de la rue et mettre en valeur les centralités



La présente étude doit ainsi permettre :

- Établir un **diagnostic complet**
- Préciser les **enjeux et objectifs de cet axe et de ses transversales** pour chacun des modes
- Faire des **propositions d'aménagements** permettant de concilier les différents modes à différentes échelles et enjeux de modes
- **Programmer les actions** à mener pour la transformation progressive de cet axe ;

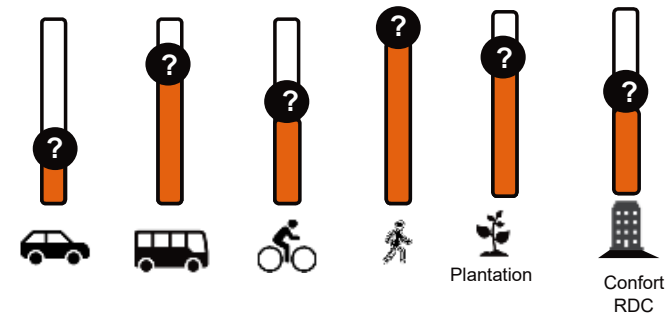


Une étude qui s'articule autour de trois études /démarches récentes :

- **Projet de territoire** entrant dans une phase opérationnelle
- Étude de faisabilité l'intégration des modes actifs route de Schirmeck à Strasbourg
- Étude de faisabilité de la ligne C4



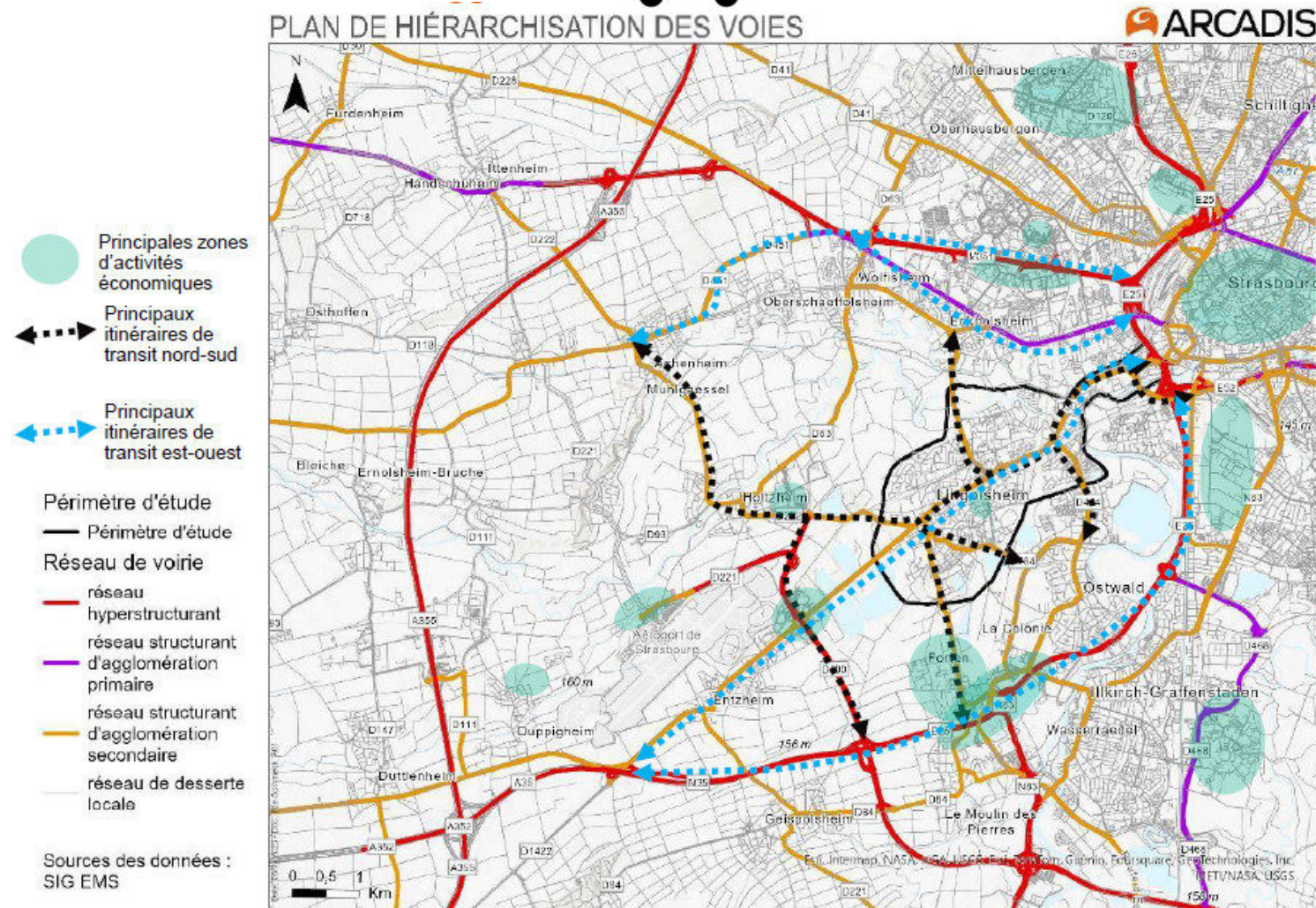
Les emprises ne permettent pas d'intégrer des espaces sanctuarisés pour chaque mode de déplacement : c'est pourquoi les objectifs de mobilités par mode devront être bien précisés /partagés



Éléments principaux du diagnostic

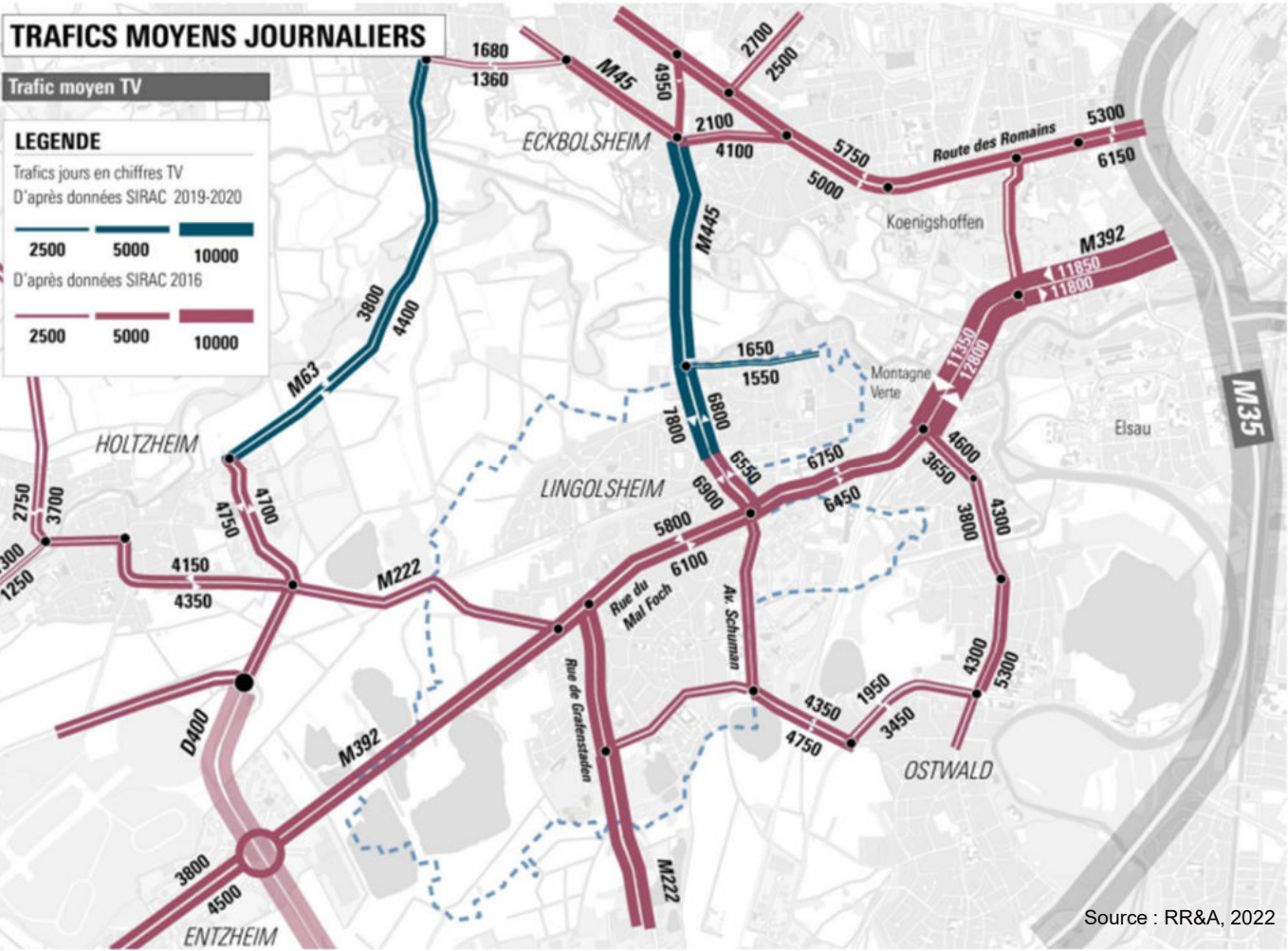
Réseau routier

Hiérarchie du réseau routier (grande échelle)

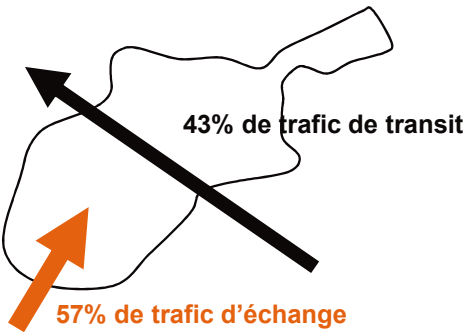


Contexte viaire

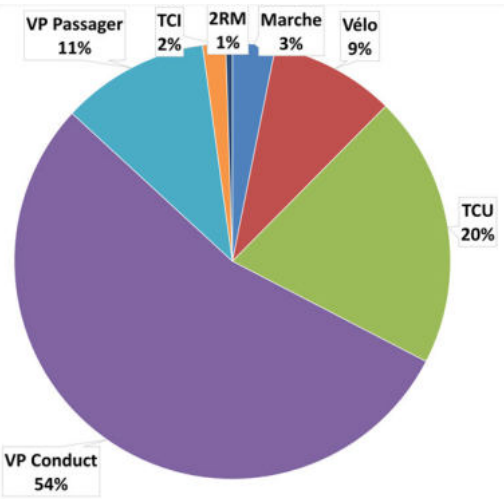
Caractérisation des flux entrants dans le périmètre d'étude



Type de trafic sur le périmètre d'étude :



Parts modales des flux d'échanges
(échantillon : 411 déplacements)



Contexte viaire



Caractérisation des flux entrants dans le périmètre d'étude

85% des flux entrants à l'extrémité Est de la Route de Schirmeck ont une destination interne au périmètre d'étude.

■ Trafic d'échange

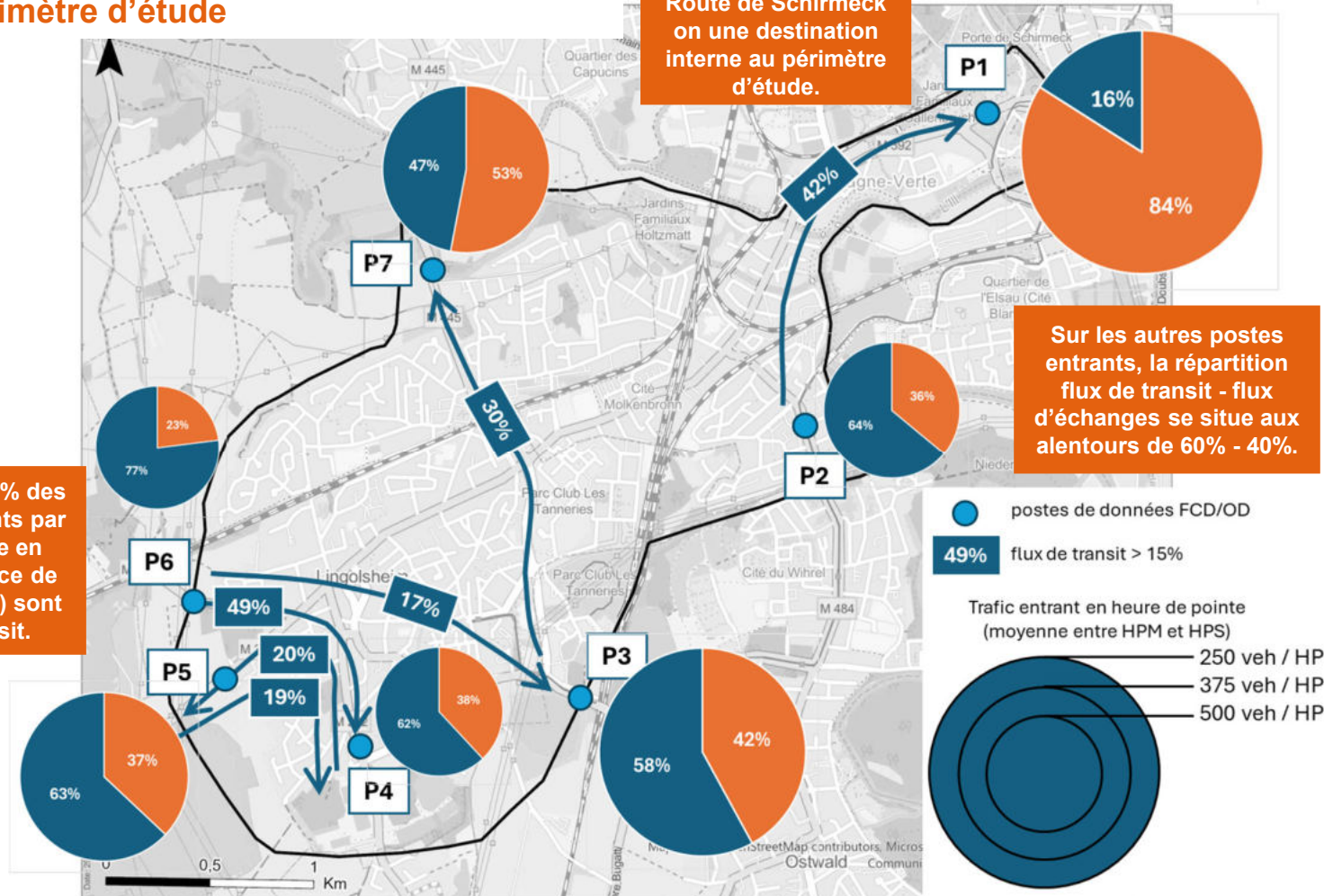
■ Trafic de transit

Type de trafic sur le périmètre d'étude :

- 57% de trafic d'échange
- 43% de trafic de transit

Plus de 75% des flux entrants par P6 (route en provenance de Holtzheim) sont en transit.

Sur les autres postes entrants, la répartition flux de transit - flux d'échanges se situe aux alentours de 60% - 40%.



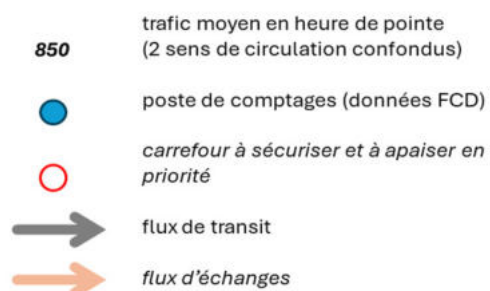
Données FCD du 27 février au 26 mars 2023 (avant travaux tram ouest)

Réduction possible du trafic : Dissuader, voir empêcher le transit

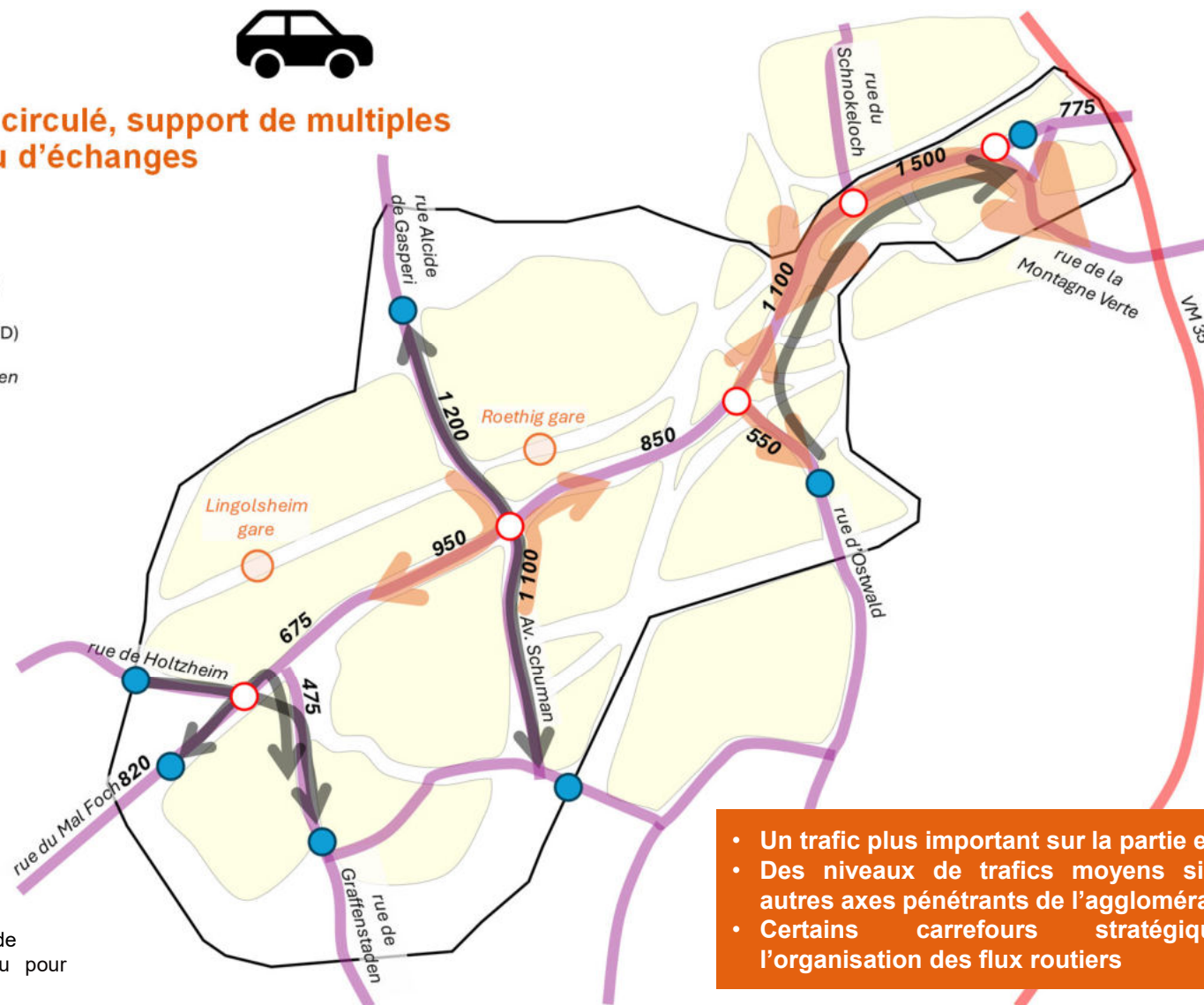
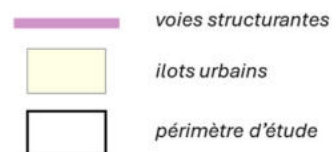
Contexte viaire



Un axe structurant très circulé, support de multiples liaisons traversantes ou d'échanges



Flux de véhicules > 200veh/h/sens
en heure de pointe



- Un trafic plus important sur la partie est de l'axe
- Des niveaux de trafics moyens similaires aux autres axes pénétrants de l'agglomération
- Certains carrefours stratégiques dans l'organisation des flux routiers

flux de transit : flux traversant le périmètre d'étude
flux d'échange : flux ayant pour origine ou pour destination le secteur d'étude)
Sources : données FCD du 27 février au 26 mars 2023
(avant travaux tram ouest) + comptages directionnels du 19/11/2024

Un contexte de fort développement d'offre TC à accompagner pour desservir les habitant·es et les emplois

Fréquentation (enquête O-D 2024) :

Ligne C1 :

22 000 voyageurs /J. (1^{ère} ligne réseau bus CTS)

Ligne 2 :

10 000 voyageurs /J.

Ligne C4 projet :

objectif de 8 000 voyageurs /J.



Réseau de TC urbain

— ligne de tramway
— ligne Chron'hop
— ligne structurante
— ligne de maillage

Lignes

— Tram B
— Ligne C1
— Ligne C4
— Ligne C5
— Ligne 2
— Ligne 12
— Ligne 22
— Ligne 45
— Ligne 64

□ Stations de tramway
○ arrêts de bus

Ferroviaire

■ Gares

Périmètre d'étude

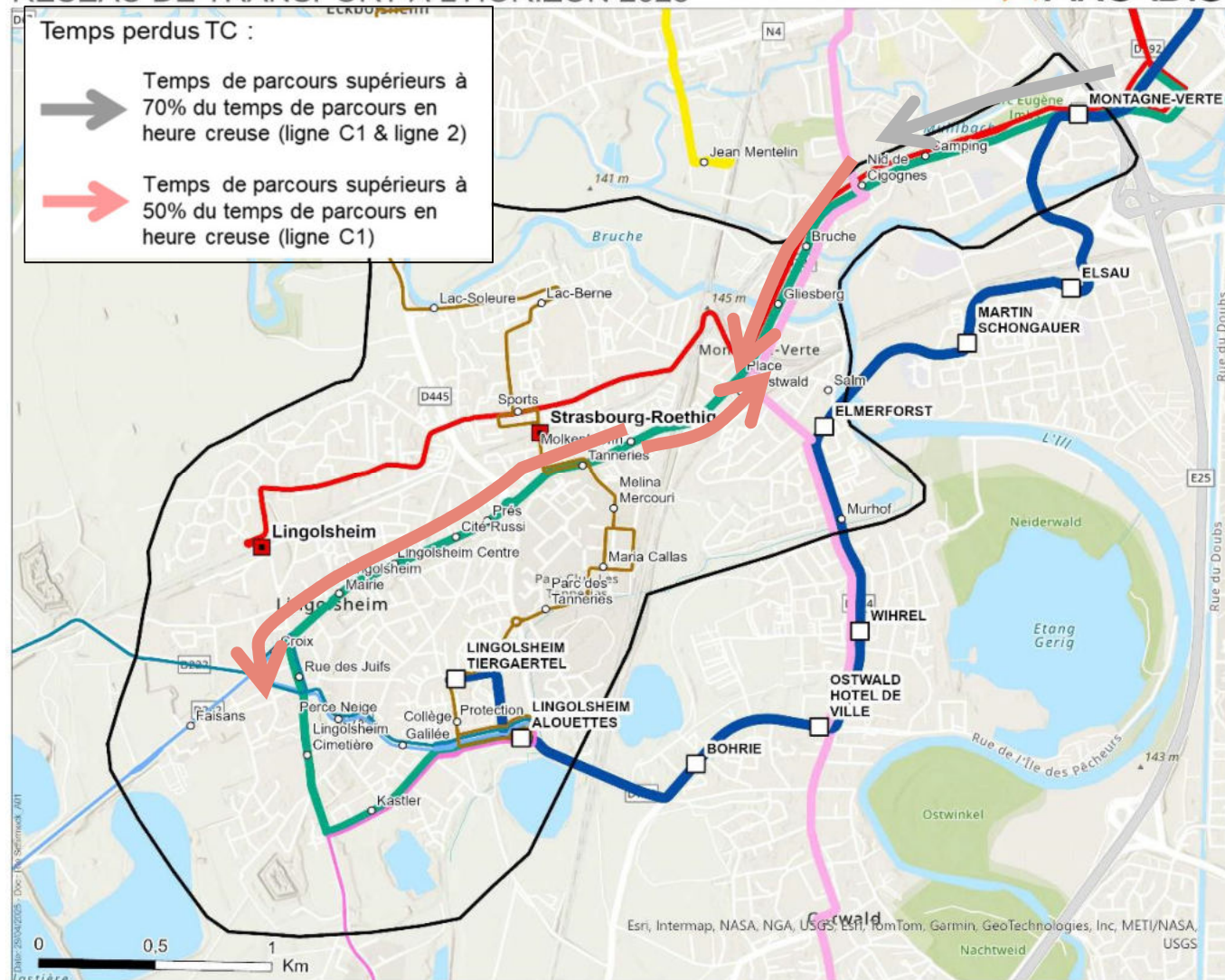
— Périmètre d'étude

RÉSEAU DE TRANSPORT À L'HORIZON 2025

ARCADIS

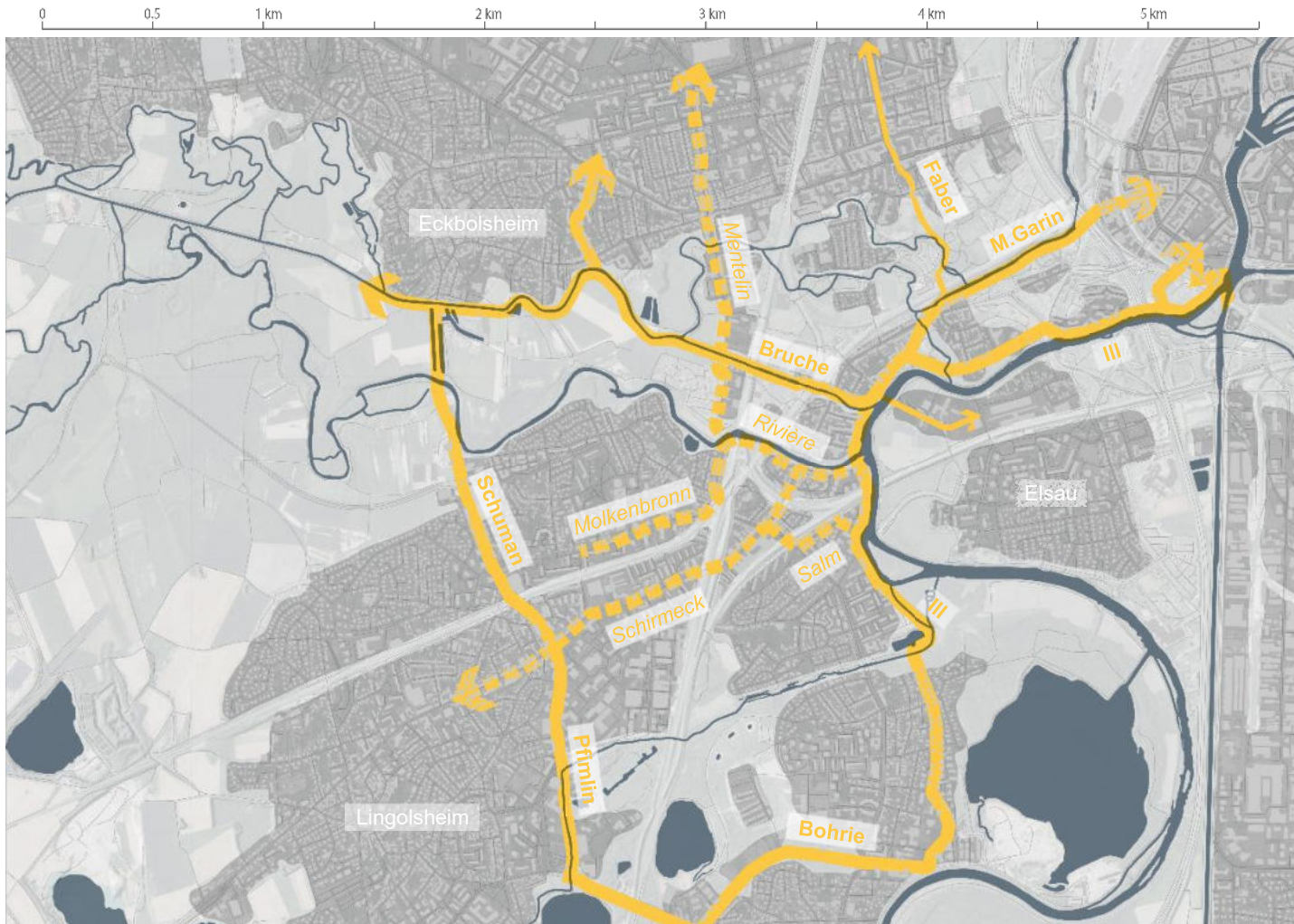
Temps perdus TC :

→ Temps de parcours supérieurs à 70% du temps de parcours en heure creuse (ligne C1 & ligne 2)
→ Temps de parcours supérieurs à 50% du temps de parcours en heure creuse (ligne C1)



Projet de territoire

Enjeux exprimés : parcours vélo

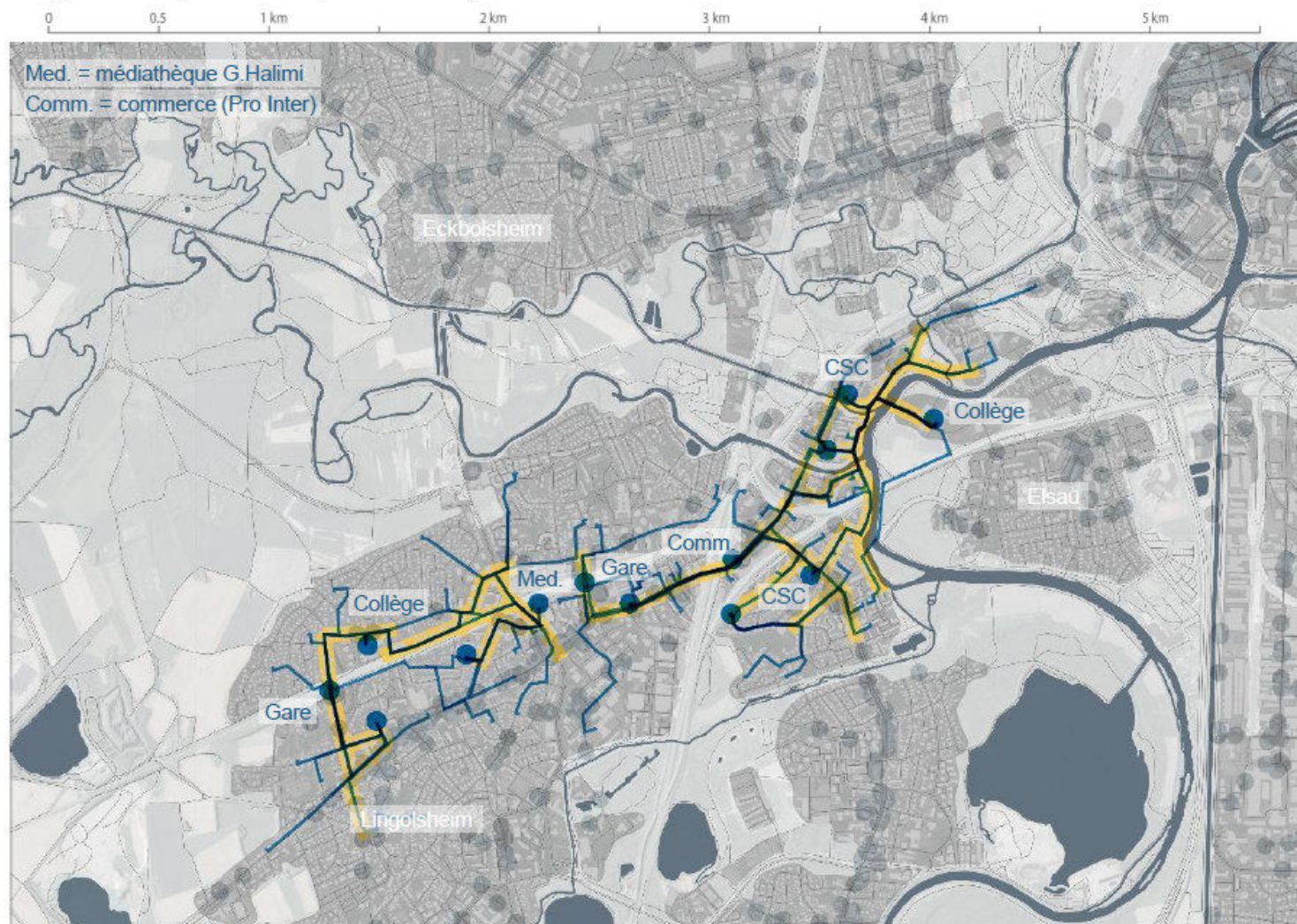


- Des demandes qui se concentrent sur des tronçons complémentaires
- La route de Schirmeck n'est sollicitée que jusqu'à la Bruche dans les échanges

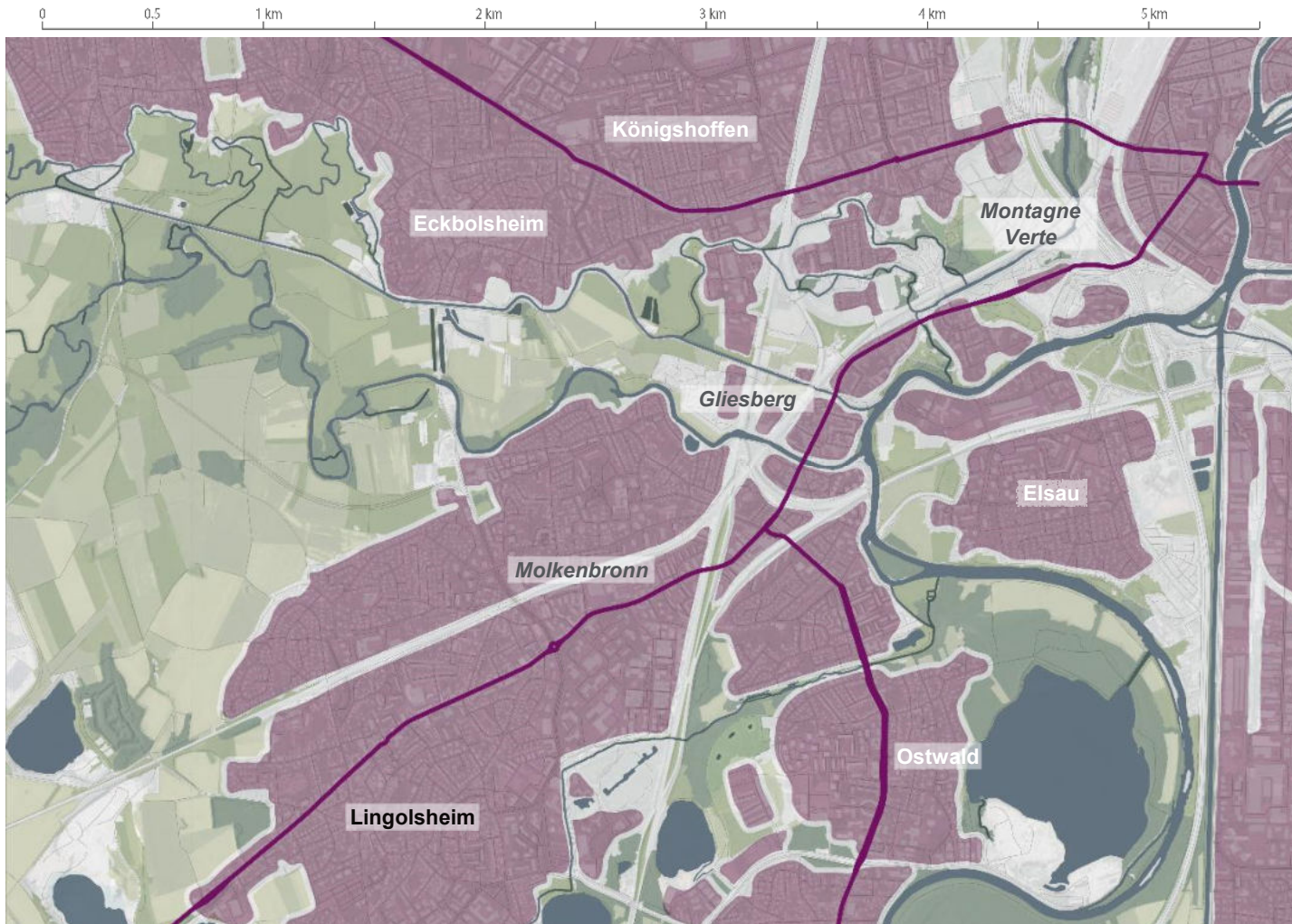
- Grands axes cyclables identifiés
- - - Axes complémentaires souhaités ressortant des échanges

Projet de territoire

Enjeux exprimés : parcours piétons



Une urbanisation en îles à prendre en considération ; une dynamique de quartiers à bâtir en lien avec le sujet des mobilités



© Arcadis 2022

- Une **urbanisation en îles**
- La route de Schirmeck fait office de **seul et unique lien** entre une partie de ces îles
- La traversée de ces îles définit des séquences marquées

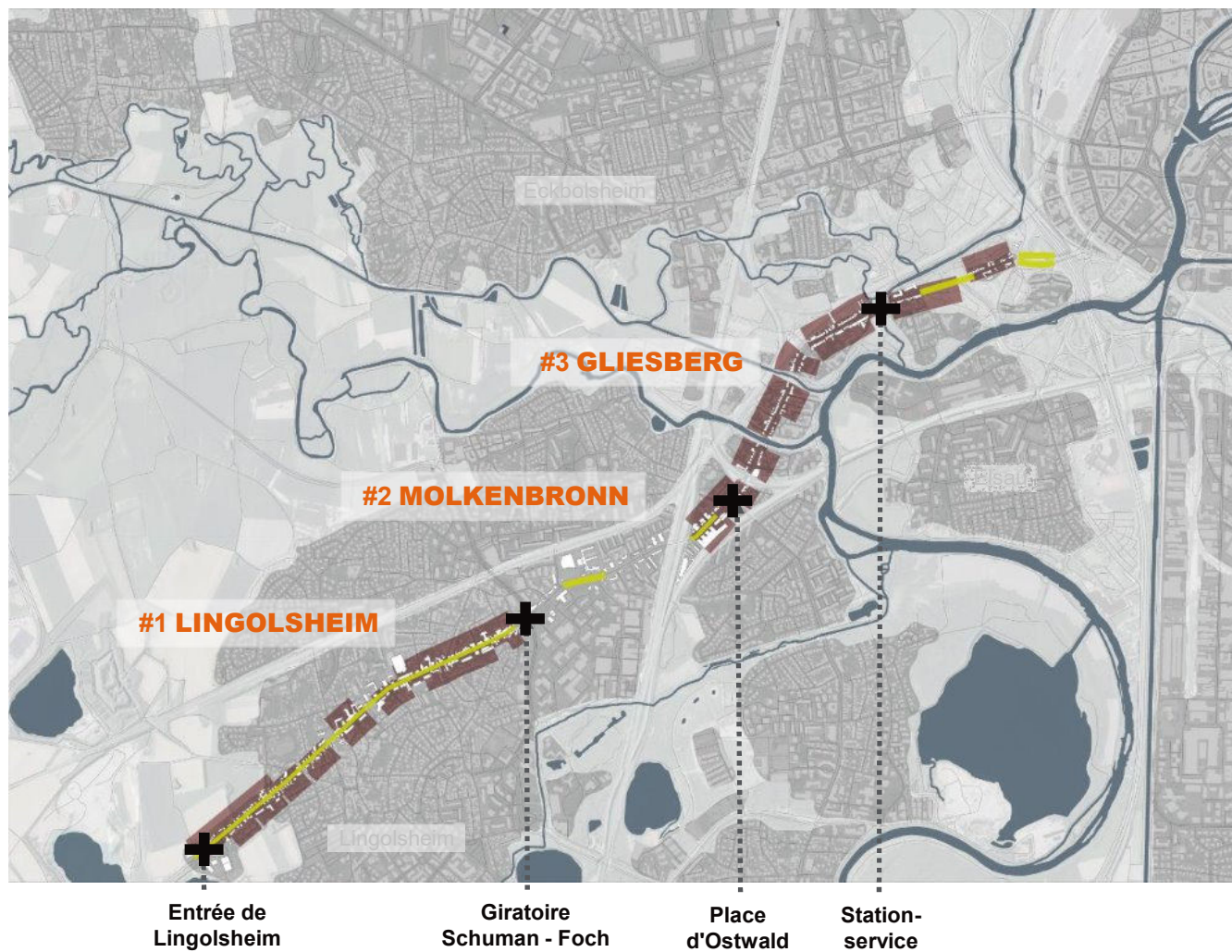


Gliesberg



Molkenbronn

Des enjeux urbains différents

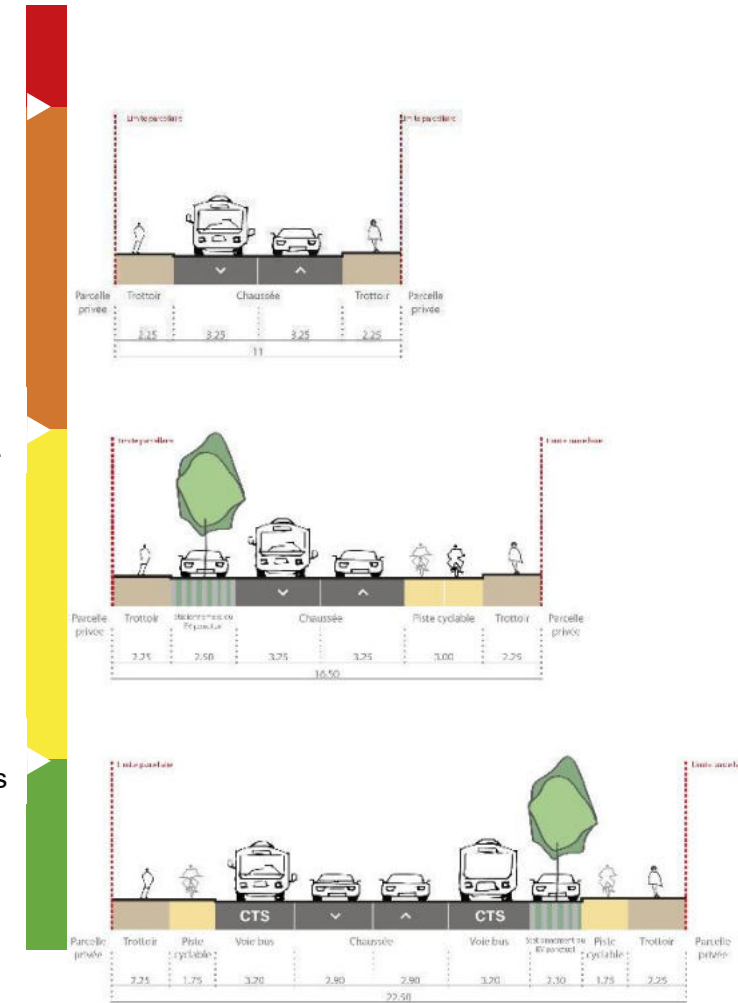
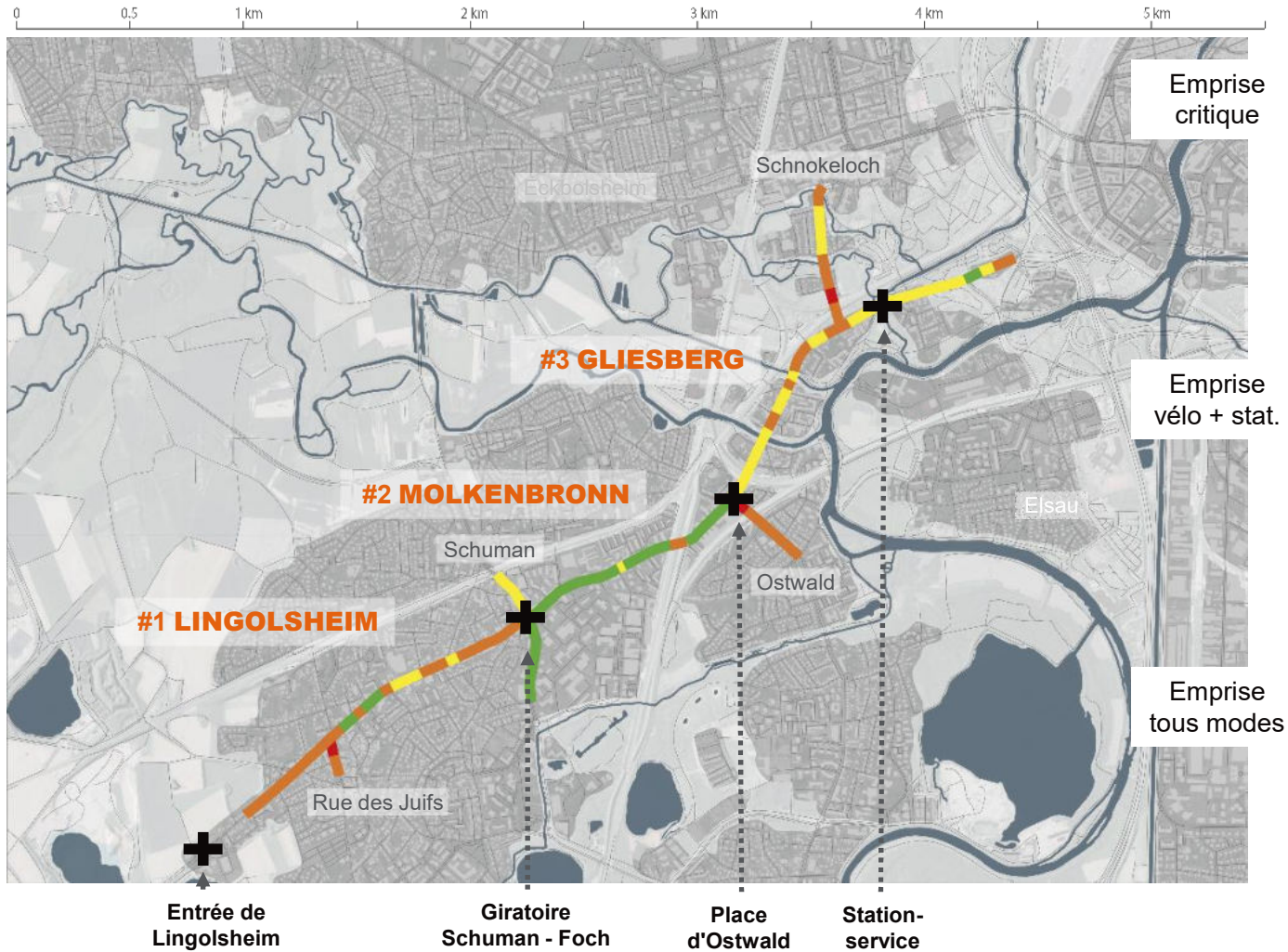


- Front de rue constitué
- Alignements d'arbre

Adapter la proposition d'aménagement à chacune de ces séquences, plutôt que de penser la rue comme un seul bloc

Un potentiel d'aménagement très contraint selon les séquences

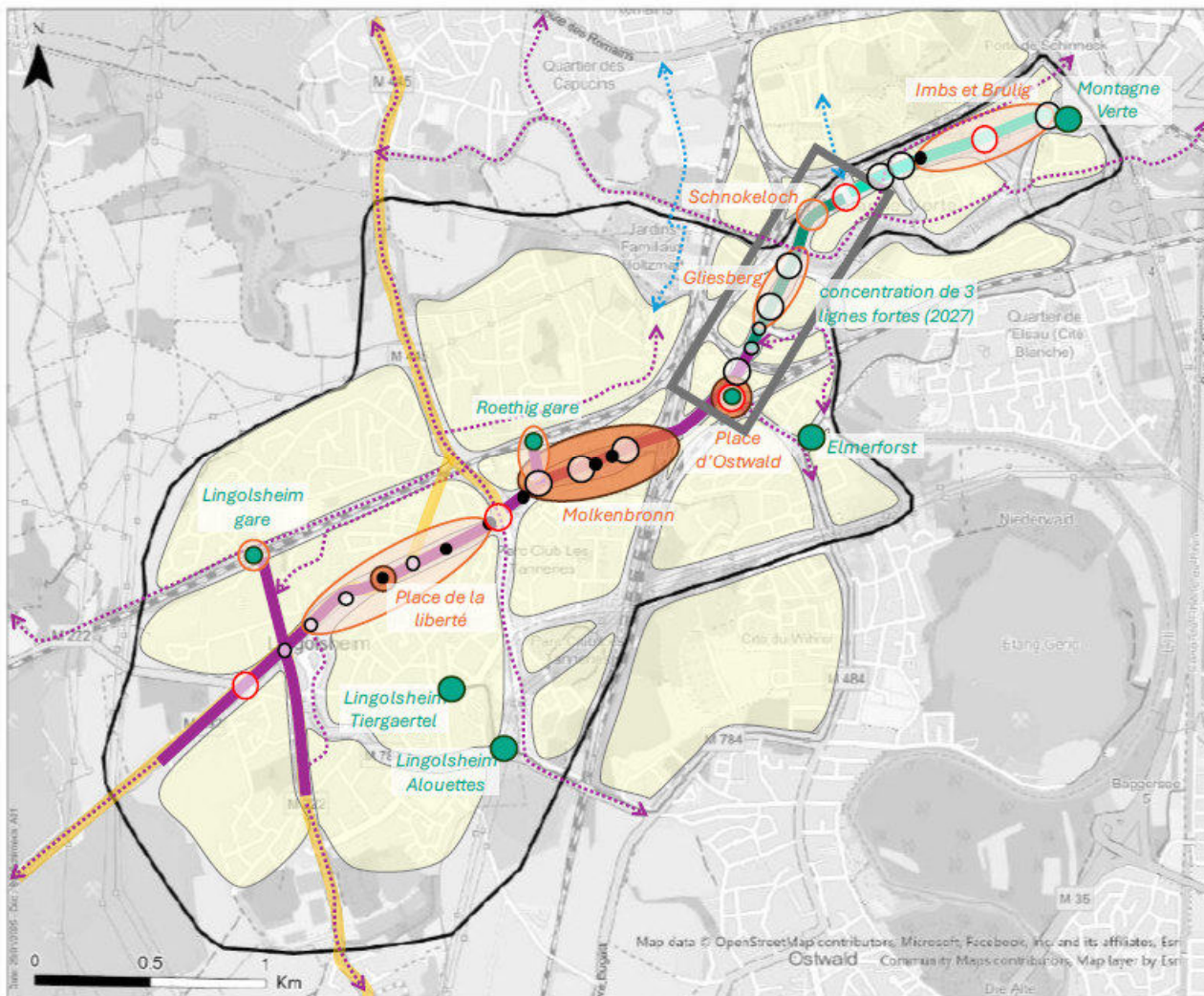
>> Impose une approche par section



Synthèse du diagnostic

Enjeux des mobilités

- Document de travail !



- Polarités urbaines :**
- fort usage de la marche
 - usage de la marche soutenu
- Itinéraires cyclables :**
- à sécuriser en priorité
 - liaisons cyclables existantes à renforcer
 - liaisons cyclables en projet
- TC :**
- nœud intermodal
 - Couloir bus à améliorer/créer en priorité 1
 - Couloir bus à améliorer/créer en priorité 2
- Routier :**
- carrefour à feux avec voies de stockage
 - carrefour à feux sans voie de stockage
 - carrefour plan sans feu
 - carrefour à sécuriser en priorité
 - itinéraire de convois exceptionnels
 - ilots urbains
 - périmètre d'étude

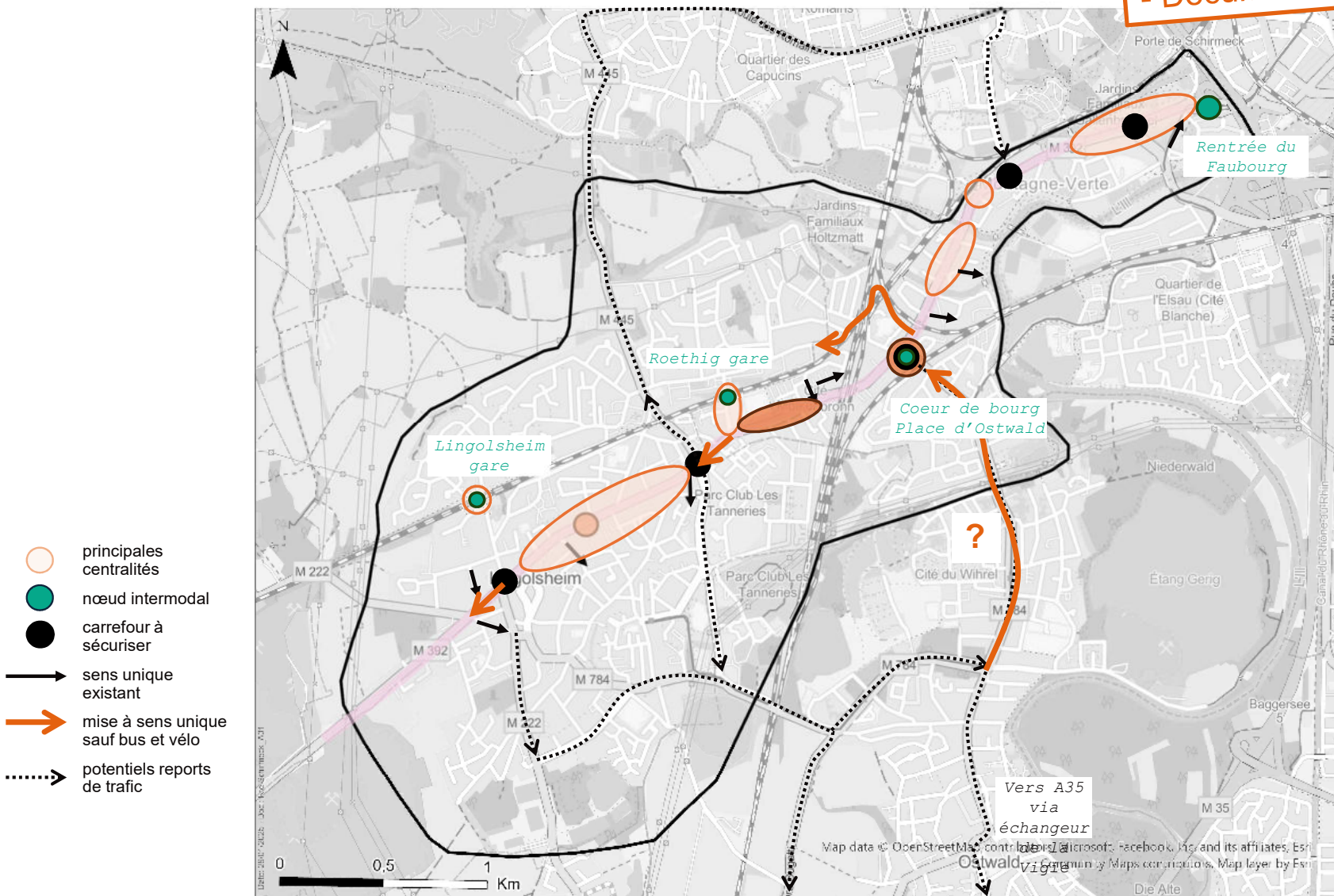
Un travail proposé à 2 échelles pour fixer une ambition déclinable ensuite localement



Plan de circulation /marges de manœuvres (en cours)



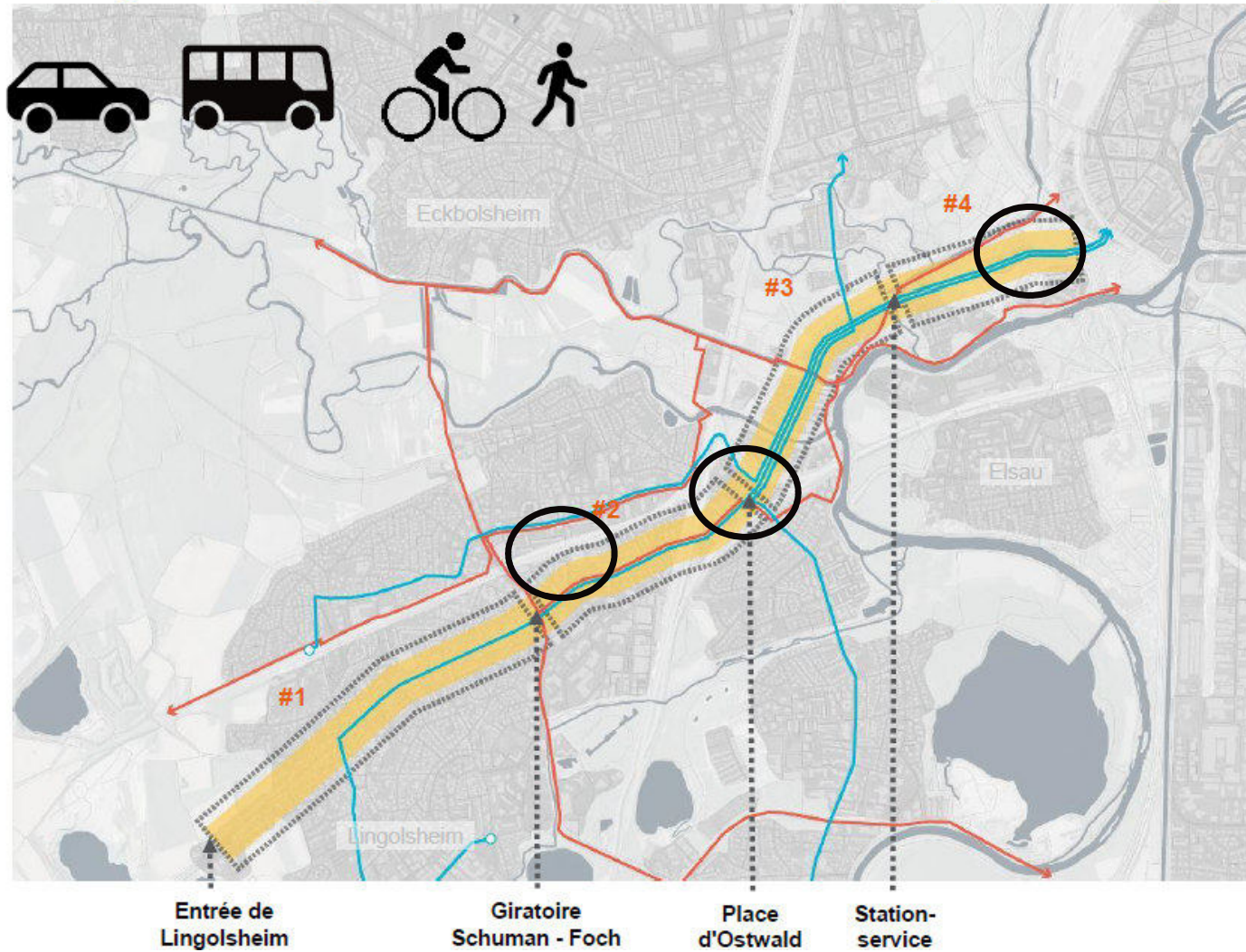
- Document de travail !



Avis par rapport aux centralités et séquences proposées?

Méthode de scénarisation

Quatre grandes séquences en termes de fonctions, d'emprises et d'enjeux



- Document de travail !

- **#1 LINGOLSHEIM**
Entrée de Lingolsheim - giratoire : emprises réduites, enjeu bus (C1)
- **#2 MOLKENBRONN**
Giratoire - place d'Ostwald : larges emprises, enjeu bus, fort enjeu vélo et plantation
- **#3 GLIESBERG**
Place d'Ostwald – Station-service : emprises réduites, enjeu vélo, très fort enjeu bus
- **#4 CEINTURE VERTE**
Station-service – Porte blanche : enjeu voiture, fort enjeu bus

Une ambition à moyen – long terme à identifier par grandes séquences

Des stratégies aux scénarios !



Stratégie 1

Aménagement d'un "tram sans tram" (Trambus)



Copenhague, Norrebrogade

Stratégie 2

Une magistrale cyclable accessible au plus grand nombre



Paris, Boulevard de Clichy

Stratégie 3

De la voie passante au lieu de vie



Vienne, Mariahilfer Strasse

- Document de travail !

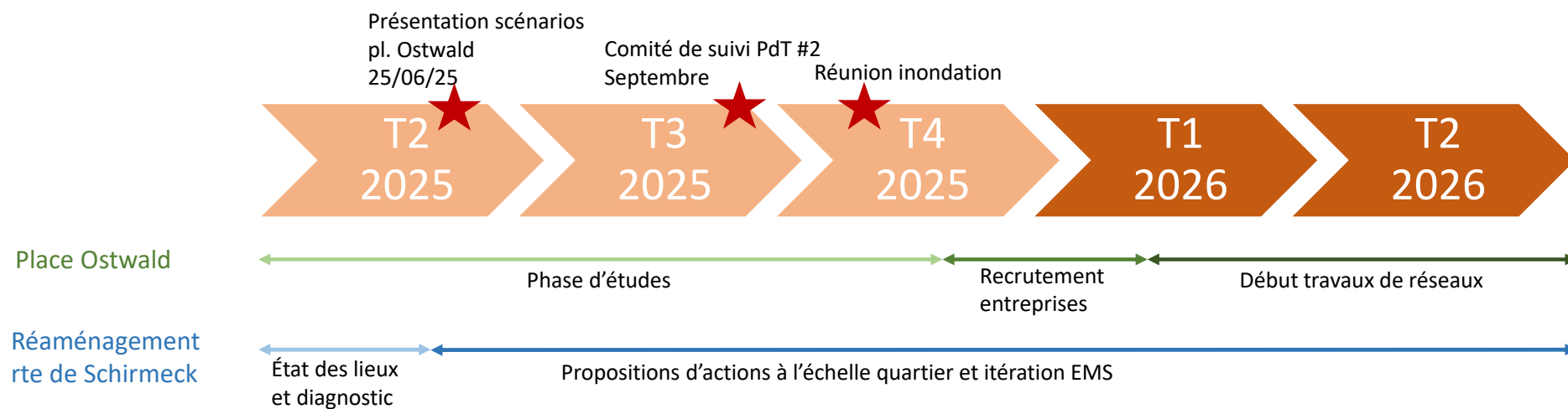
Scénarios

Faire varier les curseurs pour répondre au mieux aux enjeux de chaque séquence, **urbains ou de mobilité**



Une opportunité du temps long pour co-construire un projet avec les citoyens /associations et les communes concernées

Calendrier et méthode de concertation



**A quels moment revenir vers l'atelier de projet Montagne verte ?
Sous quels formats?**

Annexes techniques

Contexte viaire /Stratégie de report d'itinéraires dans le cadre de la démarche études mobilités « Arc Ouest »

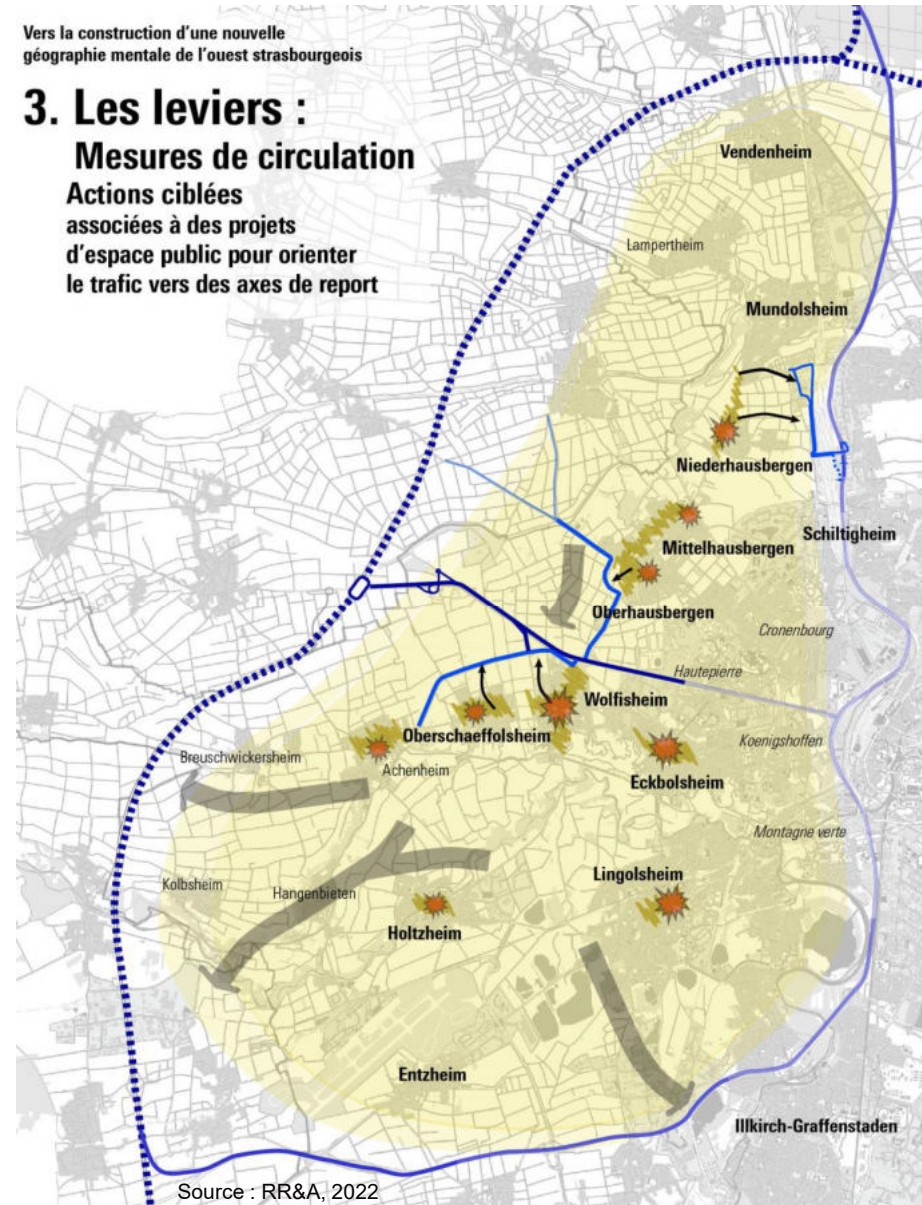


Vers la construction d'une nouvelle
géographie mentale de l'ouest strasbourgeois

3. Les leviers :

Mesures de circulation

Actions ciblées
associées à des projets
d'espace public pour orienter
le trafic vers des axes de report



Une famille d'actions à la grande échelle encore à définir

Vers des pistes de propositions de réduction du trafic automobile à grande échelle

ARCADIS

- Document de travail !

Principales zones d'activités économiques

Périmètre d'étude

— Périmètre d'étude

Réseau de voirie

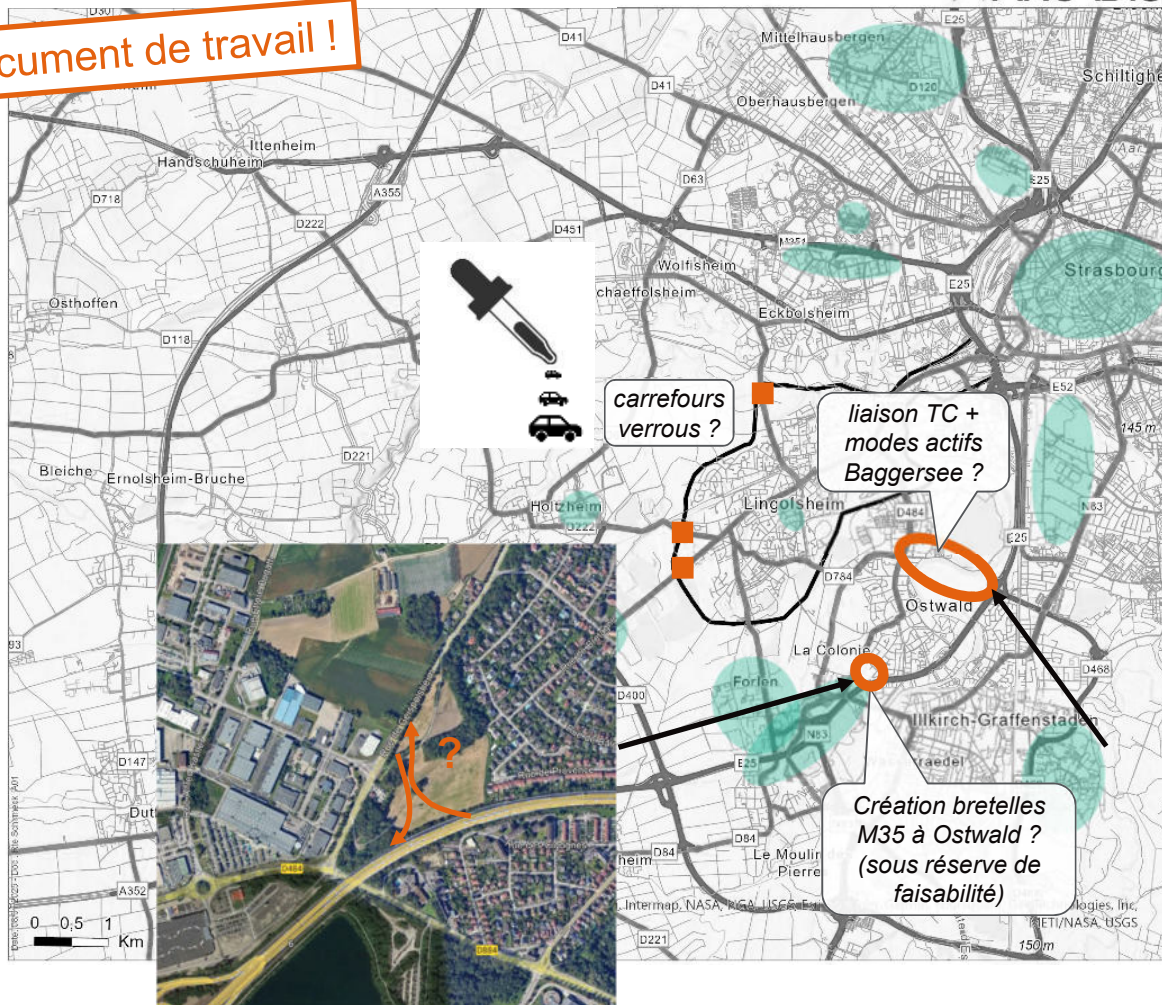
— réseau hyperstructurant

— réseau structurant d'agglomération primaire

— réseau structurant d'agglomération secondaire

— réseau de desserte locale

Sources des données :
SIG EMS



- Mettre en place une stratégie d'actions visant à réduire le trafic automobile sur l'axe = réorganiser les flux à une grande échelle avec certainement des reprints de trafics vers d'autres itinéraires
- Stratégie à actualiser pour la définition de la déclinaison territoriale du PLUi sur ce secteur (ex. Plan Locaux de Déplacements)

Scénarios par séquence

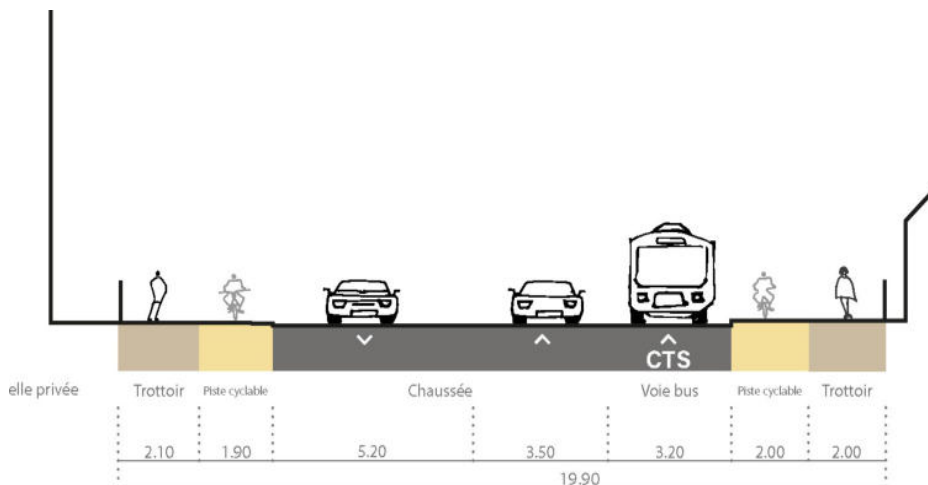
INFORMATION

Molkenbronn _ Enjeux

- Document de travail !



Section courante



Enjeux principaux :

- Faire la rue un lieu de vie pour compenser le manque d'espaces publics et requalifier son paysage
- Passage de la vélostras
- Efficacité de la ligne C1

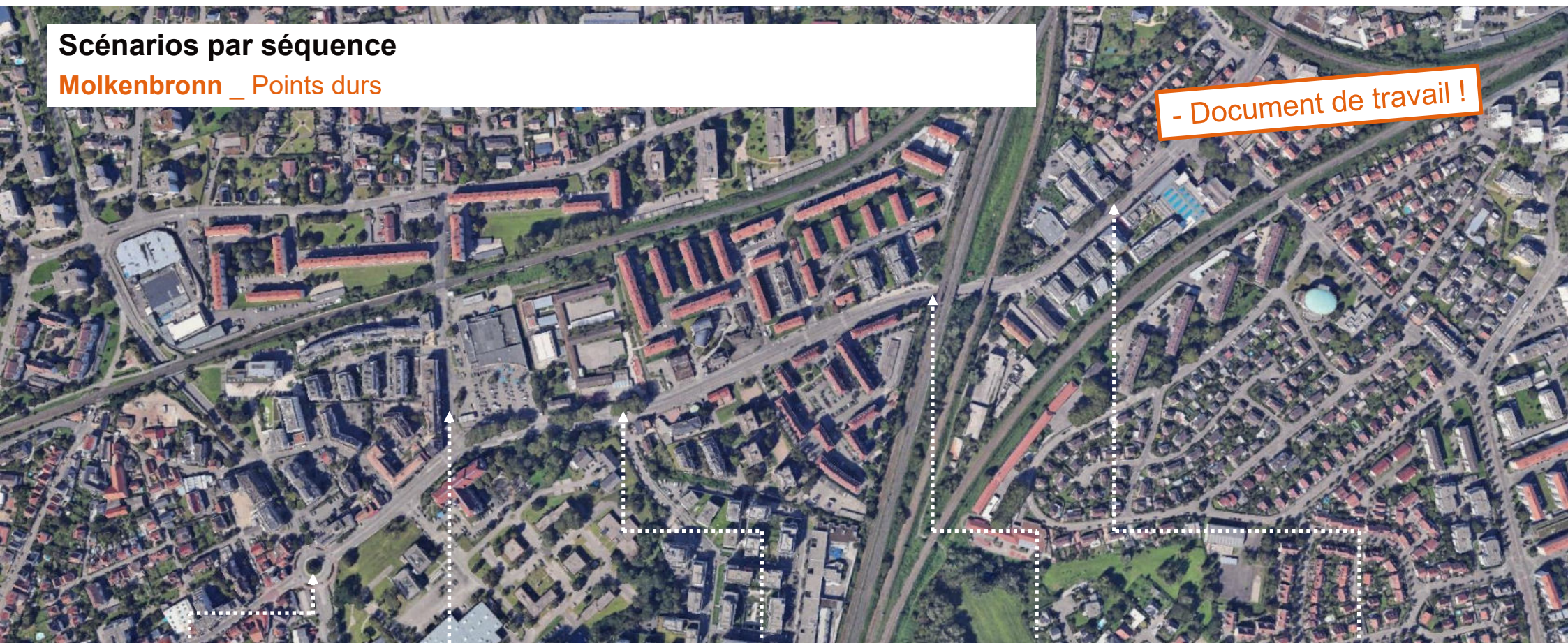
Priorité de notre point de vue : le traitement des trottoirs avec des surlageurs et un filtre de plantation pour mettre à distance de la chaussée



Scénarios par séquence

Molkenbronn _ Points durs

- Document de travail !



Giratoire et traversées
Strasbourg - Lingolsheim



Rue du Petit Marais et
accès à la halte du Roethig



Carrefour de la rue Mercouri : desserte
des Tanneries et du groupe scolaire



Franchissement des
voies SNCF



Tronçon avec forte pression de
stationnement (comm. et résid.)

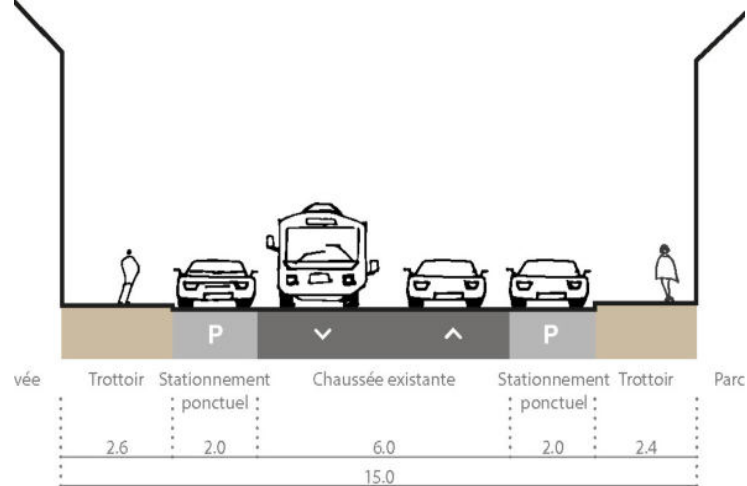


Scénarios par séquence

Gliesberg

- Document de travail !

Section courante



Enjeux principaux :

- Efficacité des lignes C1, C4 et 2
- Stationnement résidentiel
- Traversées piétonnes
- Plus court chemin vélo

Priorité de notre point de vue : l'efficacité des lignes de bus structurantes, si nécessaire au moyen de voies en site propre



Scénarios par séquence

Gliesberg

- Document de travail !



Place d'Ostwald



Rues de la Rivière / de Friedolsheim



Implantation d'arrêts CTS de 30m



Tronçons avec forte pression de stationnement



Carrefour Schnokeloch

