

Pierre JAKUBOWICZ

Conseiller municipal de Strasbourg
Co-président du groupe Strasbourg Ensemble

Strasbourg, le 14 juin 2023

Objet : Contribution à la concertation complémentaire concernant le développement du réseau de tramway vers le nord de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Le projet d'extension du réseau de tramway vers le nord de l'agglomération, tel qu'il est présenté et envisagé, met en lumière de nombreuses lacunes et approximations. Les interrogations et inquiétudes des habitants, commerçants, acteurs économiques et des nombreux autres acteurs, médicaux par exemple, sont, à ce jour, encore nombreuses. En effet, le projet dans sa globalité manque de clarté et les études d'impact indispensables à un tel bouleversement n'ont pas été menées et communiquées. L'appréhension globale des enjeux et la réelle prise en considération des observations des habitantes et des habitants des secteurs concernés n'ont par ailleurs pas été respectées. Enfin, cette concertation complémentaire se fait en partie sur des éléments jamais évoqués dans la concertation initiale, l'information du public est ainsi lacunaire et insuffisante.

➤ **La concertation publique en question**

La concertation publique qui s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021 avait pour objectif de proposer aux habitantes et aux habitants les différentes variables possibles. La variante C2 a été largement plébiscitée et est arrivée en tête des votes (22% favorables contre 18% favorables pour la C1). En outre, la variante C1 a été celle qui a été massivement rejetée : 20% des sondés défavorables (13% défavorables pour la C2 et 17% défavorables à la C3). Fort de ce constat, l'exécutif métropolitain a retenu la variante C1... au mépris de l'expression citoyenne. Cette concertation publique éclair s'est par ailleurs déroulée pendant la période estivale et sur une période très réduite pour un projet de cette ampleur, empêchant bon nombre de citoyens de s'exprimer sur le sujet.

Par ailleurs, les documents, plans de réaménagement, de circulation ou autre, n'ont jamais été transmis ou publiés en accès libre. Cette non-transmission s'est résumé à quelques plans sur table lors de certaines réunions publiques avec pourtant la présentation d'éléments nouveaux particulièrement majeurs dans le cadre de ce projet tel que la circulation en site mixte. Le seul moyen d'être informé était donc de prendre des photos avec son téléphone à la va-vite, et encore, fallait-il avoir été présent lors de cette rencontre sur table. Entre le projet présenté en 2021 et le projet présenté en 2023, le projet d'aménagement sur l'avenue des Vosges a ainsi totalement été bouleversé, sans communication particulière. Ce bouleversement contribue à rendre la concertation sur le tracé totalement caduque, puisque le tracé n'a pas été présenté ni envisagé avec l'aménagement induit.

Enfin, la non-organisation de réunions publiques sur le sujet dans l'ensemble des quartiers impactés (cf. Orangerie) pose également de nombreuses questions en matière de méthodologie.

.. / ..

➤ **Les impacts pour les différents quartiers de Strasbourg laissés sous silence :**

• **L'avenue du Rhin**

20 000 véhicules empruntent de manière quotidienne l'avenue des Vosges. La fermeture totale de cet axe à la circulation va engendrer des reports de circulation massifs dans toute la ville. Dès lors, l'avenue du Rhin deviendra *de facto* un nouvel itinéraire privilégié pour bon nombre d'automobilistes devant traverser Strasbourg d'Ouest en Est et/ou venant d'Allemagne. Ces reports de circulation n'ont jamais été évoqués ni aucune étude d'impact réalisée, alors même que l'avenue du Rhin est d'ores et déjà l'axe le plus pollué de Strasbourg.

Ces conséquences sont également à mettre en perspective avec le projet de passer l'avenue du Rhin en 1x1 voie de circulation en lieu et place des 2x2 voies actuelles. Les nouveaux flux de circulation couplés à cette restriction des voies engendreront de nombreuses nouvelles difficultés : embouteillages, inaccessibilité pour les véhicules de secours, pollution supplémentaire, nuisances sonores... Il est indispensable d'envisager le projet de tramway nord dans sa globalité afin d'apporter des réponses aux conséquences que subiront les riverains et usagers de l'avenue du Rhin.

La consultation aurait dû se dérouler également sur ce quartier, et une étude d'impact aurait dû être menée pour informer les riverains des impacts du projet de tram sur l'avenue des Vosges concernant l'avenue du Rhin.

• **L'avenue des Vosges**

La décision de piétonisation totale de l'avenue des Vosges n'a jamais été évoquée lors de la concertation publique de 2021. Cette décision a été prise sans échange, sans étude et sans aucune concertation alors même qu'elle va avoir un impact d'une ampleur inédite, bien plus que le tracé du tramway lui-même.

La concertation publique soulignait également que le nombre de places de parking est déjà insuffisant et que peu de parkings privés existent dans le quartier. Malgré ces observations, la décision est prise de supprimer la quasi-totalité des places de stationnement sur l'avenue. Par ailleurs, l'accès au stationnement privé particulier (garages) va être limité ou empêché par la piétonisation, renforçant un déficit chronique de disponibilité sur le secteur.

La suppression totale du stationnement va avoir un impact inédit pour les riverains de l'avenue des Vosges. Pour les familles avec enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite, travailleurs, aidants, commerçants, artisans, libéraux, cette décision aura un lourd impact sur le quotidien sans solutions alternatives. Beaucoup d'habitants dépendants de leur voiture au quotidien devront déménager. Beaucoup de cabinets de médecins ou libéraux, nécessitant un accès direct par tout mode de transport devront aussi déménager au risque de priver leurs patients de soins.

Il est essentiel de construire le projet le plus performant permettant à tous les flux de cohabiter (vélos, piétons, véhicules, réseau de transport en commun) et de tenir compte de la fonction structurante de cet axe que constitue l'avenue des Vosges à l'échelle de l'agglomération.

Notons de plus que le nouveau projet prévoit une circulation du tram en site mixte sur certaines portions, ce qui n'avait jamais été évoqué et ne permet même pas de construire des pistes cyclables de qualité, séparées des flux piétons eux même renvoyés le long des façades.

L'aménagement proposé ne répond ainsi pas aux objectifs annoncés et est contraire à l'intérêt du quartier. Il convient de revoir cette proposition pour ne pas avoir de circulation en site mixte, qui va nuire à la qualité du réseau tram et à la circulation automobile comme cycliste, engendrant également des risques non négligeables d'accidents sur la plateforme.

- **Conséquences pour l'allée de la Robertsau, l'Orangerie et le Conseil des XV**

La piétonisation de l'avenue des Vosges ne conduira pas les 20 000 véhicules/jour à s'évaporer. Aucune étude d'impact ne détaille les différents scénarii possibles mais, même dans le cas où une évaporation à la marge du nombre de voitures pourrait avoir lieu, ce seront toujours des dizaines de milliers de véhicules qui devront emprunter un nouvel itinéraire.

Dès lors, l'allée de la Robertsau, d'ores et déjà réduite à une voie de circulation et où de récentes études mettent en lumière davantage d'embouteillages qu'avant, ces nouvelles automobiles viendront accentuer ce phénomène. De même, l'ensemble du quartier de l'Orangerie, Conseil des XV sera affecté par les reports de flux en provenance du Boulevard Preiss : boulevards d'Anvers et de la Marne seront aussi particulièrement affectés.

Pourtant, les habitantes et habitants de ce quartier n'ont à aucun moment été ni informés, ni concertés. Ils seront mis devant le fait accompli quand toutes ces nouvelles difficultés arriveront.

- **Conséquences pour la Neustadt et les Contades**

La Neustadt/Contades seront des secteurs fortement impactés. En effet, les nombreuses rues adjacentes à l'avenue des Vosges, toutes plus étroites les unes que les autres, vont devenir de véritables grands axes de circulation absorbant les déviations résultant de la fermeture de l'avenue des Vosges. Ces petites rues (rue Sellenick, rue du Général Rapp, rue Louis Apffel...) ne sont pas conçues pour recevoir un tel flux de circulation.

Par ailleurs, ces nombreuses rues subiront aussi les reports de stationnement des personnes ne pouvant plus stationner sur l'avenue des Vosges. Quels impacts en termes de stationnement ? Pollution ? Embouteillages ? À ce jour, aucune étude ne permet de donner des éléments de réponse aux riverains qui restent dans le flou le plus complet.

De même, le flou le plus total est entretenu sur la possibilité d'un parking en ouvrage dans le secteur. Rue Jacques Kablé ? Place de Haguenau ? Combien de places et à quel prix ? Quel modèle économique ? Quel calendrier ? Quelles alternatives pour les habitants du secteur République ? Un tel projet doit être pensé dans sa globalité et l'opacité autour de cet ouvrage illustre l'absence d'une réflexion globale pourtant indispensable.

- **Conséquences pour la rue de Wissembourg**

Les plans d'implantation présentés montrent que les voies du tram passeront à proximité directe de la façade des immeubles, sur le côté de la rue. Cela engendrera des nuisances sonores, mais aussi des vibrations importantes pouvant à terme avoir un impact sur le bâti. De plus, il est annoncé que les arbres remarquables de la rue de Wissembourg seront préservés, mais la proximité directe du chantier avec le système racinaire des arbres risque fortement de les condamner à moyen terme. En effet, la ville avance elle-même dans des études sur d'autres quartiers que des travaux à moins de 2 mètres du système racinaire des arbres les condamneront à terme.

- **Conséquences pour le quartier du tribunal**

Le quartier du tribunal, à proximité directe de l'avenue des Vosges, souffrira des mêmes conséquences en matière de report de circulation et de reports de stationnement. Néanmoins, le quartier se situant au sud de l'avenue des Vosges, fermée à la circulation, il se trouvera dépourvu d'un accès direct et rapide à la M35, indispensable pour nombre de travailleurs du secteur, en particulier les nombreux médecins qui, de garde, doivent pouvoir se rendre le plus rapidement possible à l'hôpital. Se pose également la question de l'accessibilité du Tribunal pour les justiciables, requérants et professionnels. La piétonisation de l'avenue des Vosges va de fait, enclaver ce quartier, tant les alternatives et plans de circulation n'ont pas été étudiés.

- **Conséquences pour le quartier du Tivoli/Wacken**

La requalification de la place de Haguenau, dans le prolongement de la piétonisation de l'avenue des Vosges, aura de lourdes conséquences en matière d'accessibilité. La place de Bordeaux et dans sa continuité le quartier du Tivoli et du Wacken deviendra le seul et unique moyen de rejoindre la M35 et l'autoroute. La place de Bordeaux, déjà congestionnée en deviendra complètement saturée.

D'autant plus que ces reports de circulation sont à mettre en perspective avec le projet de piétonisation de la place Adrien Zeller, aggravant d'autant plus l'équilibre du quartier et en particulier l'allée du Printemps.

L'allée de la Robertsau sera la nouvelle avenue des Vosges et la place de Bordeaux la nouvelle place de Haguenau. Ainsi, on y déplacera et renforcera la pollution de l'air au lieu de la réduire, en massifiant les flux de circulation et les difficultés, ainsi que la pollution.

- **Conséquences pour le quartier des Halles**

Le passage du tram par le boulevard Wilson va avoir de lourdes répercussions en matière de mobilité dans tout le secteur des Halles et de la Gare. En effet, l'accessibilité aux parkings des Halles, Wilson, Sébastopol et Kléber, portes d'entrées indispensables du Centre-ville de Strasbourg, tant pour les habitants que pour les visiteurs deviendra encore plus compliqué. Les cadencements de tramways rythmeront les passages encore plus réduits des véhicules. Là encore, aucune alternative, aucune étude d'impact. Quelle accessibilité pour les services de secours ? La création d'un tunnel peut-elle être envisagée pour traverser le boulevard Wilson ? Quid files de voiture sur la M35 et des risques d'accident inhérents ?

Par ailleurs, cette situation plus que problématique sera accentuée par la piétonisation de l'avenue des Vosges, de la place de la Gare et de la rue-école des Bonnes Gens qui conduiront de fait à des reports de circulation sur le boulevard Wilson.

La restructuration de la gare routière des Halles conduira elle aussi à accentuer sensiblement le nombre de flux quotidiens de bus. Étant donné qu'il ne leur sera plus permis de stationner à l'arrière des Halles, les bus feront des rotations entre leur arrivée aux Halles et leur départ une demi-heure plus tôt, ce qui se traduira par des rotations supplémentaires multipliées par deux par rapport à avant. Cette circulation risque d'une part de perturber les lignes et horaires des Bus qui circulent dans le secteur, et d'autre part de saturer d'autant plus l'espace public. A ces nouvelles problématiques s'ajoute aussi la question des itinéraires cyclables dans le quartier qui risque d'être compliqués, sans que des réponses concrètes ne soient encore une fois apportées aux usagers à ce jour.

- **Conséquences pour le quartier de la Gare**

L'accessibilité de la gare sera profondément réduite par le passage du tram boulevard Wilson. Néanmoins, en lieu et place de simplifier l'accès sur les autres voies de circulation, le projet de restructuration de la gare envisage la création d'un double cul de sac avec la piétonisation totale de la place de la gare. L'ensemble des petites rues du quartier de la gare deviendra de fait des itinéraires de circulation bis.

Lors d'une récente réunion publique autour du sujet de la gare, la Maire de Strasbourg a promis la création d'un parking à l'arrière de la gare, sur l'actuel technicentre de la SNCF. Ce réaménagement en profondeur des abords de la gare de Strasbourg est promis en l'absence même d'un quelconque budget, solutions techniques, promesse de vente de la SNCF, calendrier etc. Ces effets d'annonces qui ne pourront se concrétiser à court ou moyen terme vont à contrario accentuer le flou, là où les projets ne sont pas clairs dès l'origine.

➤ Les impacts sur le réseau CTS et l'efficacité du transport public

Entre la concertation de 2021 et 2023, un autre changement a été opéré sans information du public : la station « République nord » qui devait assurer l'accès du quartier de La Robertsau au centre-ville, a été supprimée, sans explication ni justification. La suppression d'une station sur le tracé n'est pas neutre et n'a pas été faite sur la base de la consultation du public, ni en l'informant correctement.

Le choix du tracé à angle droit entre l'avenue des Vosges et l'avenue de la Paix – Simone Veil, va considérablement impacter le temps de trajet nécessaire entre les quartiers du Wacken et de la Robertsau et celui de la Gare. Ainsi, le choix du passage par l'avenue des Vosges au lieu de la rue Jacques Kablé fait perdre près de 10 minutes de trajet entre les deux secteurs, alors même qu'un des objectifs affichés du projet est de mieux relier ces deux secteurs de la ville.

Le fait de créer un raccordement à angle droit sur l'avenue de la Paix va en outre créer un nouveau nœud de difficultés sur le réseau, en particulier pour la ligne commerciale E, qui va affecter son fonctionnement, son cadencement, et donc son intérêt pour les usagers.

Je forme le vœu que cette concertation complémentaire permette enfin de sortir du flou démocratique, technique et budgétaire qui entoure depuis le début ce projet à 140 millions d'euros. Ces projets s'inscrivent dans un schéma de circulation et d'équilibre global et doivent être envisagés à l'échelle de notre ville toute entière. Le quotidien de nombreux habitants et acteurs économiques en sera bouleversé. Il conviendra de prêter attention à chacune de leurs observations, de construire ce tramway avec les Strasbourgeoises et les Strasbourgeois, et non contre eux.

Il est temps aussi de sortir de la malhonnêteté consistant à dire que critiquer un mauvais projet de tramway reviendrait à être contre le tramway. C'est justement parce que nous sommes attachés à la réussite du tramway et des mobilités douces que nous voulons éviter l'erreur historique de ce tracé, mauvais pour le réseau CTS et mauvais pour l'avenue des Vosges et tous les secteurs cités dans ces observations.



Pierre JAKUBOWICZ
Conseiller municipal