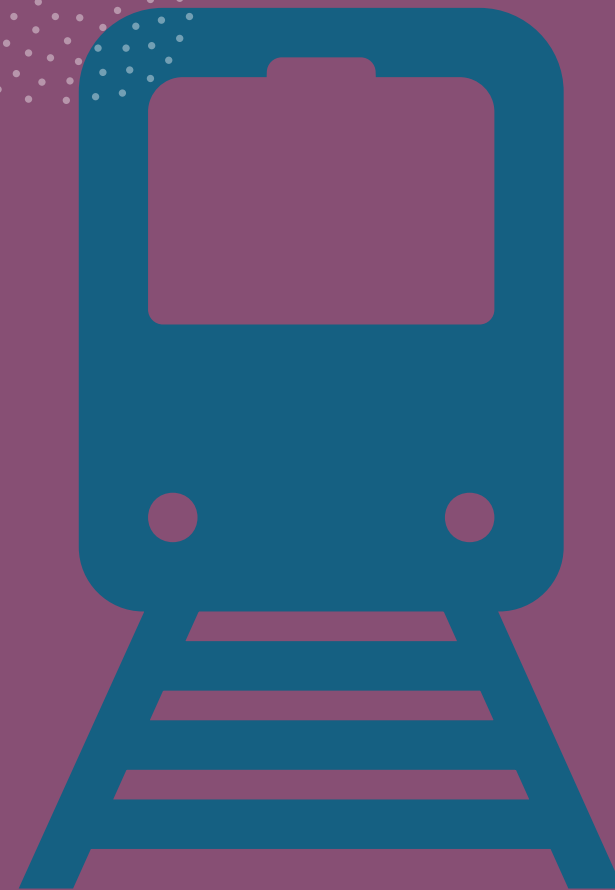


Réunion Tram Nord

Jeudi 19 septembre 2024

ARECSO- ADIQ



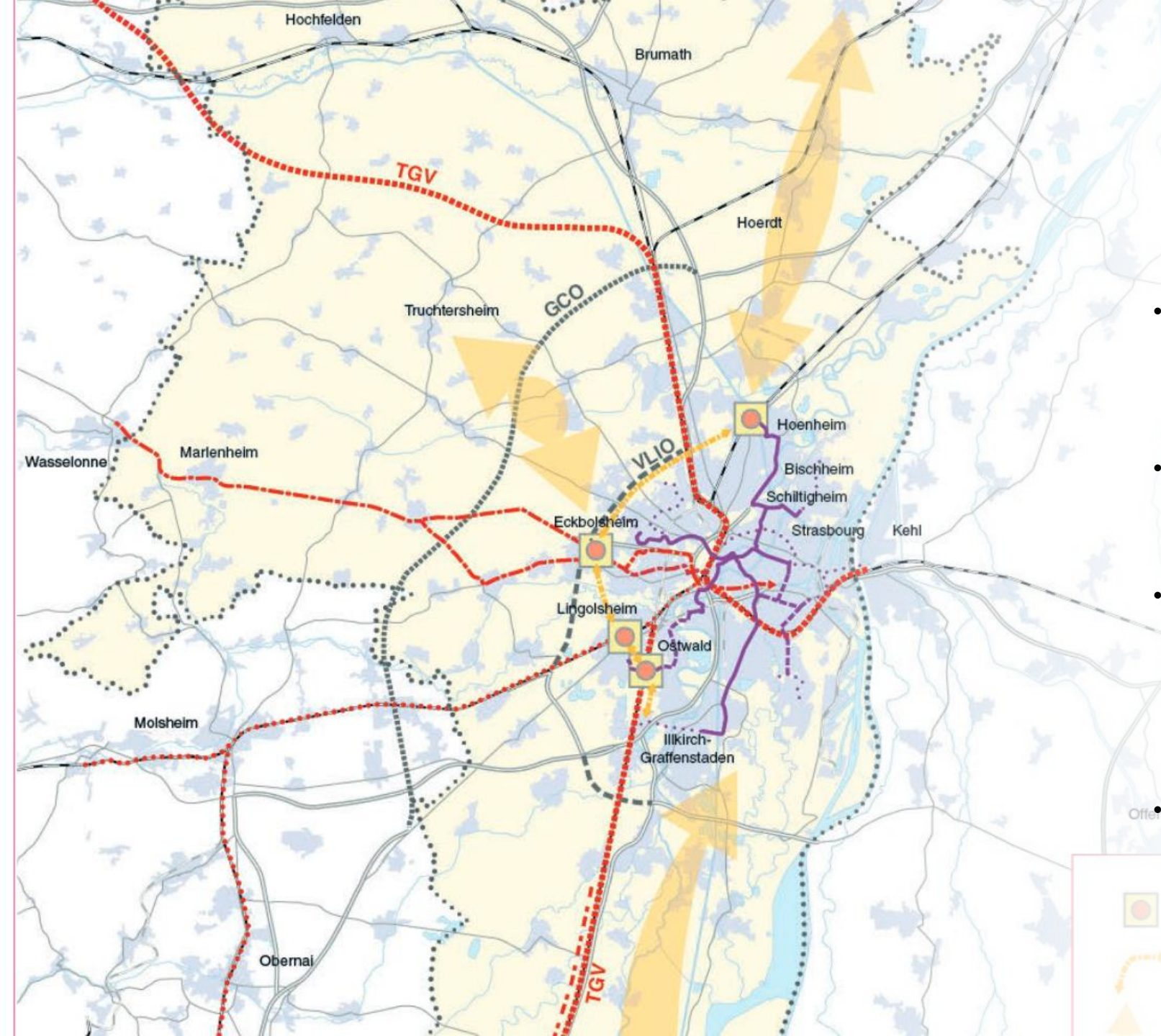
1. Ce qui est prévu par le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg (SCOTERS)

1.1. Le Scoters prévoit l'extension du réseau Tram dans la couronne afin de mailler le réseau à plus longue distance du centre.

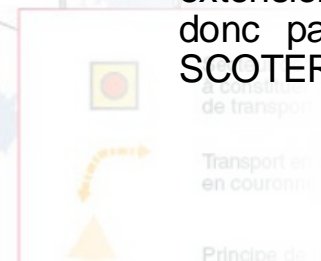
- Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) (à jour des procédures au 22 juin 2021) du Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg (SCOTERS) fixe en son chapitre V les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs.
- Ce DOO indique en page 31 :
 - *« A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace métropolitain. Il pourra à terme être prolongé vers la ville de Kehl. **En complément, un réseau de transport en commun sera à long terme constitué dans la couronne afin de mailler le réseau à plus longue distance du centre** ».*

1.1. Le Scoters prévoit l'extension du réseau Tram dans la couronne afin de mailler le réseau à plus longue distance du centre.

- Graphiquement cette orientation se traduit de la façon suivante :

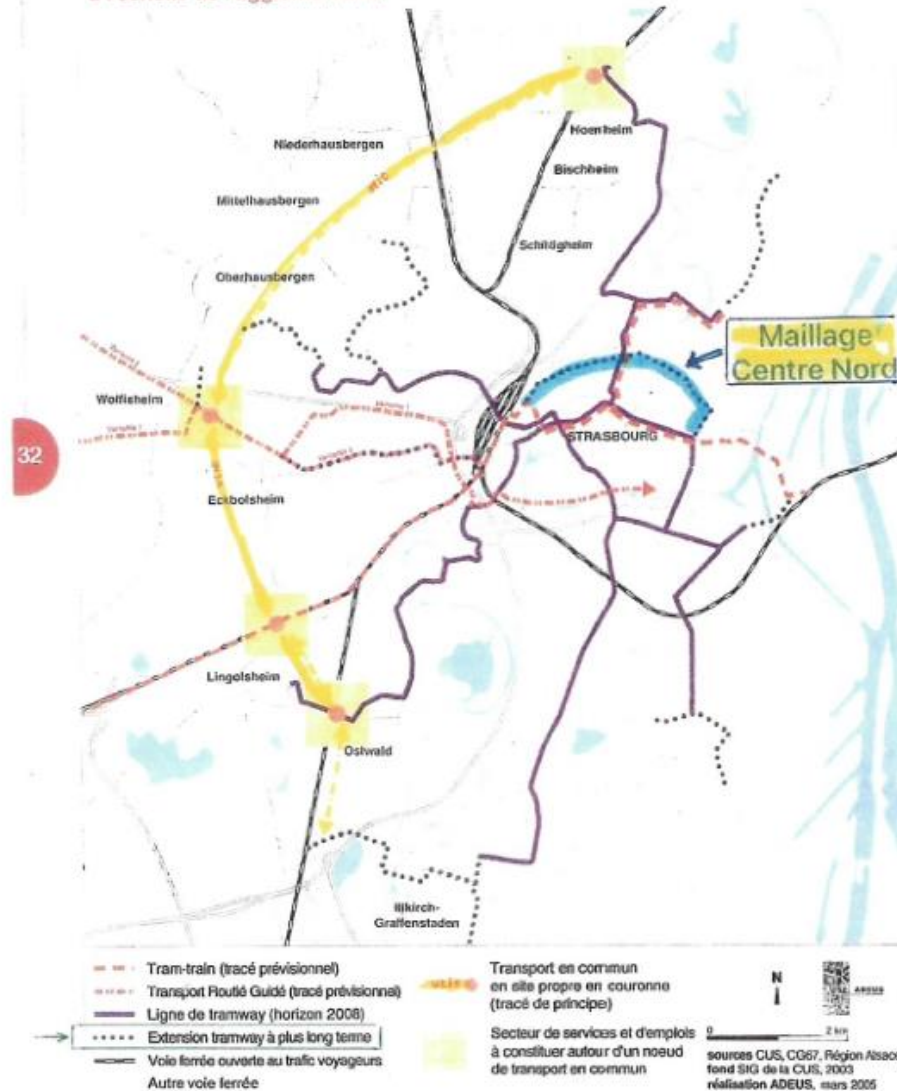


- Le SCOTERS prévoit une extension du réseau tram vers Schiltigheim-Bischheim mais ne prévoit absolument pas une extension passant par l'avenue des Vosges.
- Pour Strasbourg, le DOO prévoit un maillage tram sur la 2ème ceinture des boulevards : Anvers - Dordogne - Preiss - Clémenceau - Poincaré - Wilson.
- Ce maillage cohérent ne serait pas réalisable en présence du tracé Vosges. En effet, la réalisation du tronçon avenue des Vosges aurait alors pour conséquence de faire passer quatre lignes de tram sur le boulevard Wilson ce qui est techniquement impossible.
- Le projet du tram nord prévoyant une extension sur l'avenue des Vosges n'est donc pas compatible avec le DOO du SCOTERS.



UN MAILLAGE CENTRE NORD DU TRAM PARFAITEMENT IDENTIFIÉ AU SCOTERS DONT LE PROJET TRAM NORD "VOSGES" RENDRAIT LA RÉALISATION IMPOSSIBLE (3+1 lignes tram sur le boulevard Wilson !)

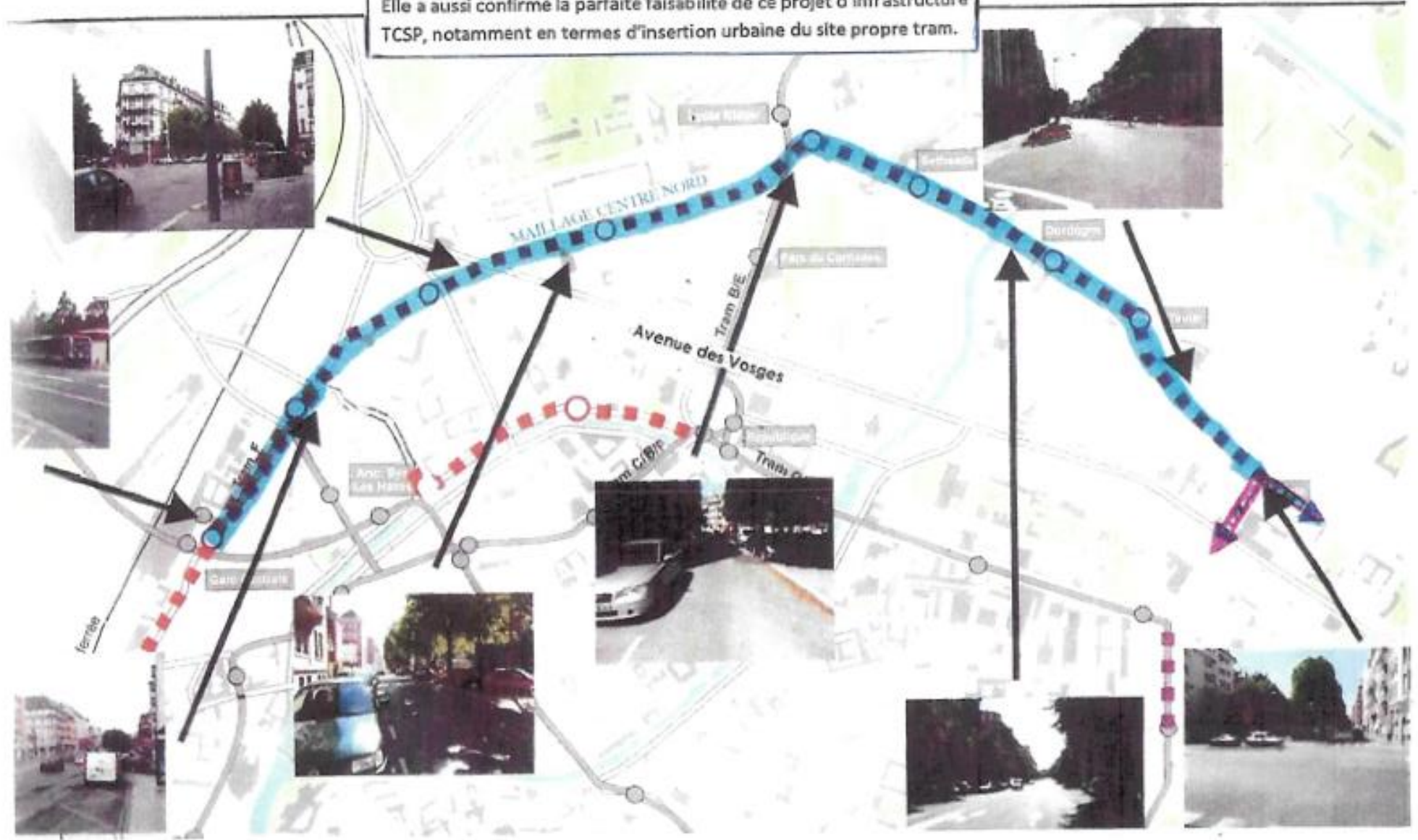
Le maillage du réseau de transport en commun à mettre en place à l'échelle de l'agglomération



1.2. Des études qui démontrent la pertinence du maillage centre nord

➤ Étude TTK.

LE MAILLAGE TRAM "CENTRE NORD" DE STRASBOURG A ÉTÉ ÉTUDIÉ DÈS 2010 AU NIVEAU "ÉTUDE DE DÉFINITION" PAR LE CABINET TTK. Cette étude a relevé le potentiel de desserte à 400 m très élevé de ce développement du réseau tram : 56 400 habitants et 34 600 emplois. Elle a aussi confirmé la parfaite faisabilité de ce projet d'infrastructure TCSP, notamment en termes d'insertion urbaine du site propre tram.



LE MAILLAGE TRAM "CENTRE NORD" DE STRASBOURG A ÉTÉ ÉTUDIÉ
DÈS 2010 AU NIVEAU "ÉTUDE DE DÉFINITION" PAR LE CABINET TTK.

2.1.4 La variante "V4"



Figure 73 : Tracé de la variante V4

Station	Population	Emplois
Gare Central	4.800	4.300
Wilson	5.400	7.600
Place de Pierre	7.400	5.400
Ecole militaire	7.200	4.000
Lycée Kléber	4.700	3.100
Bethesda	4.100	2.400
Dordogne	5.500	2.500
Tauler	7.000	2.900
Mame	10.300	2.400
Total brut	56.400	34.600

Tableau 8 : Potentiel de desserte de la variante V4 (Source : SIG CUS 2007)

ÉTUDE DE DÉFINITION DU MAILLAGE
"CENTRE NORD" DE STRASBOURG
(TTK - septembre 2010)

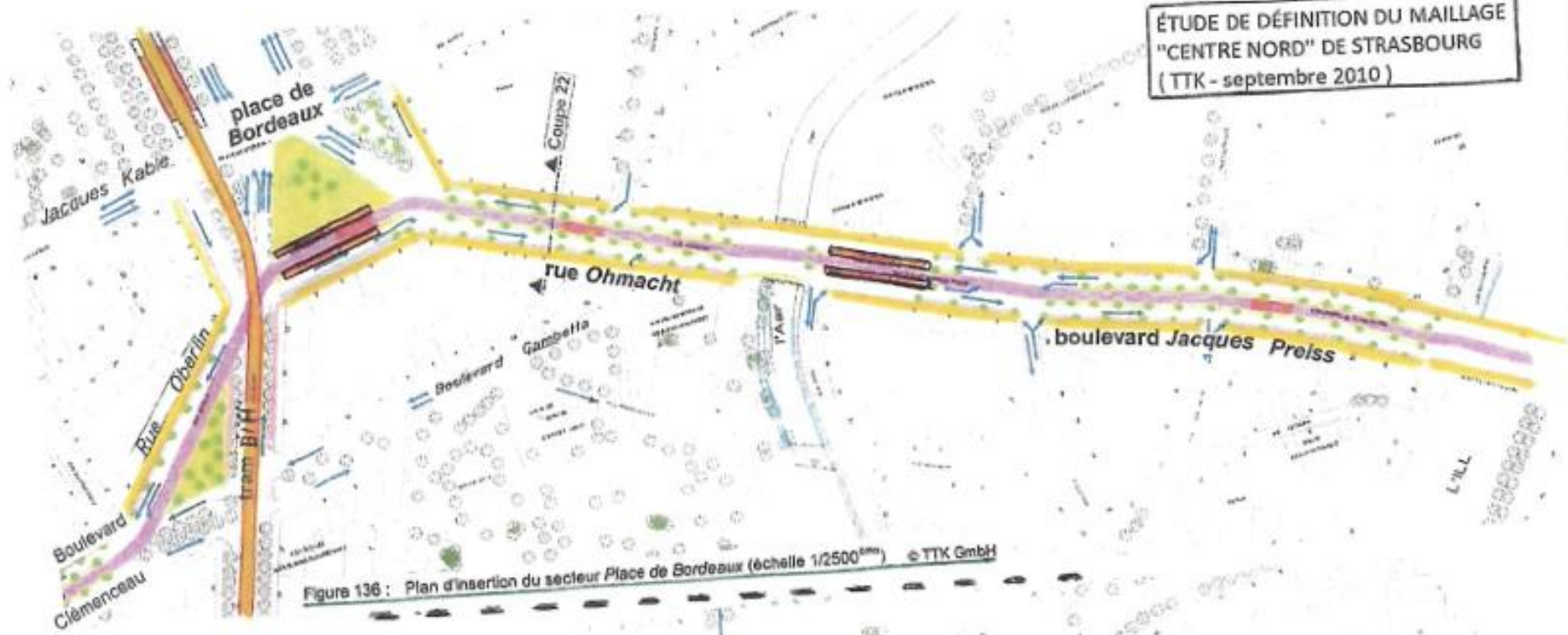


Figure 136 : Plan d'insertion du secteur Place de Bordeaux (échelle 1/2500) © TTK GmbH

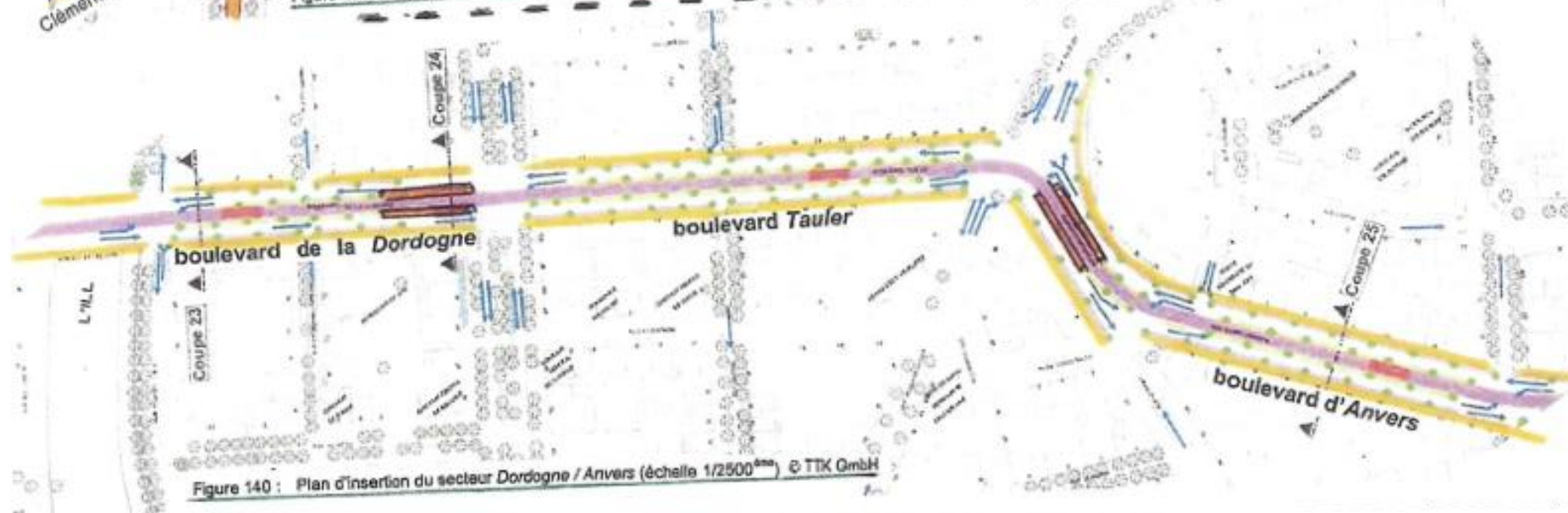


Figure 140 : Plan d'insertion du secteur Dordogne / Anvers (échelle 1/2500) © TTK GmbH

2. Un choix de tracé qui ne présente pas d'utilité et pénalise nos quartiers

2.1. Quelle utilité ?

Le tram n'est plus la finalité mais
un outil d'éviction

L'avenue des Vosges n'est pas un lieu de desserte mais de passage



La ligne E
est beaucoup plus de
passage sur Vosges
R de Hagenauer

Diagramme de charge journalière de la ligne H du réseau Tramway en situation « projet 2027 »
Fréquentation journalière

En voyageurs par jour et par sens

5000 2500 1000

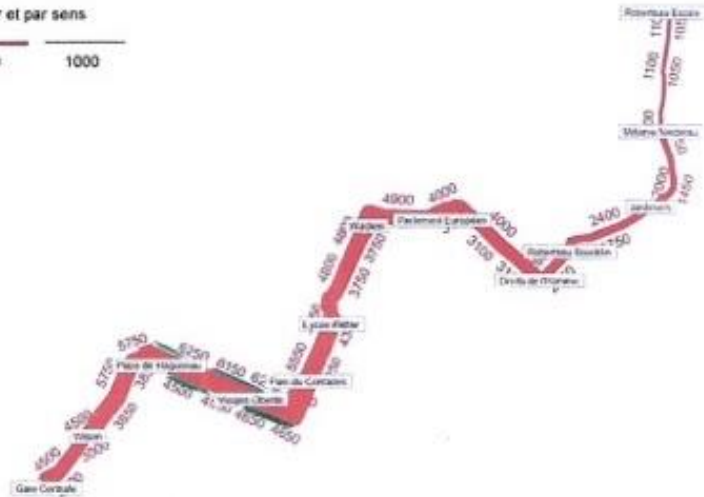


Figure 106 : Diagramme de charge journalière de la ligne H en situation de projet 2027. Source : Modèle EMS

Les reports modaux extrêmement limités du projet Tram nord

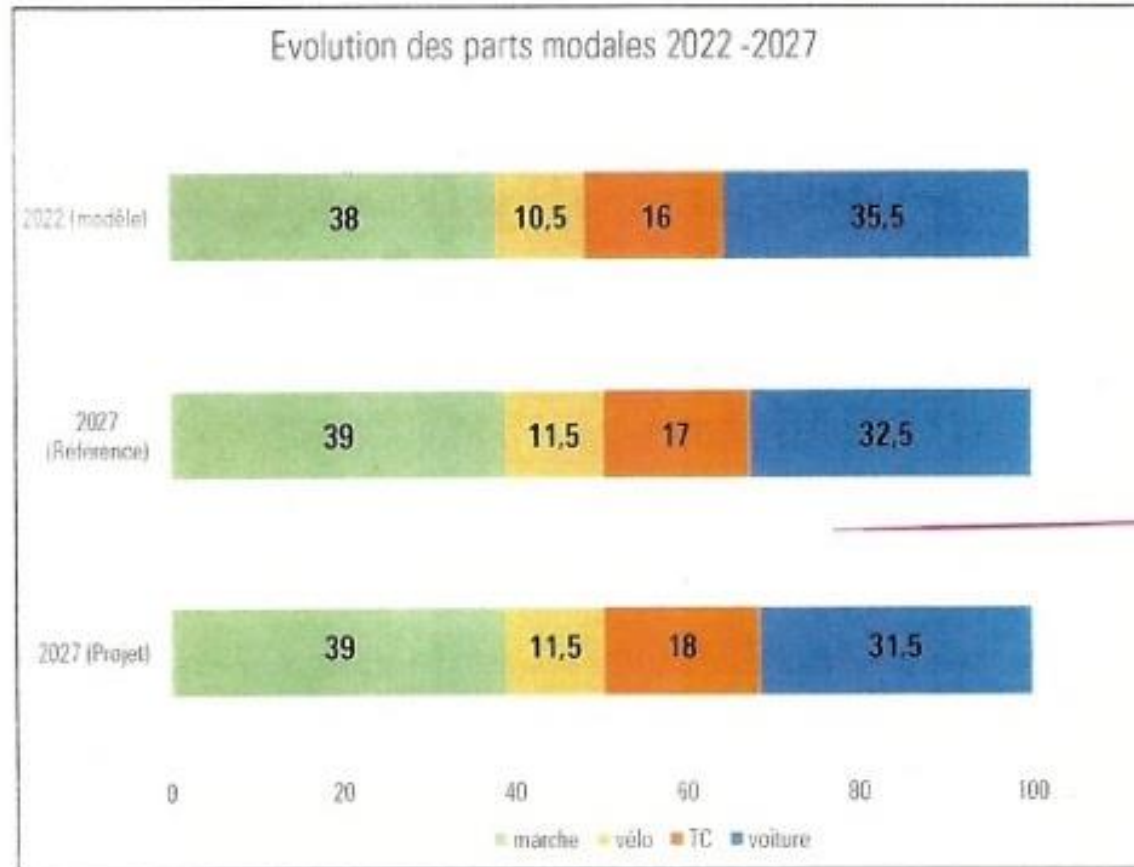


Figure 207 : Évolution des parts modales associée au projet tramway (2022-2027)

- Baisse d'1% du nombre de véhicules individuels
- Pas d'augmentation de part modale du vélo
- Pas d'augmentation de part modale de la marche
- Augmentation limitée à +1% de la part modale des transports collectifs

Un coût au kilomètre inédit

- **12M€** du kilomètre pour l'extension à la Robertsau,
- **24M€** du kilomètre pour l'extension à Koenigshoffen,
- **35M€** du kilomètre pour l'extension vers Kehl avec la construction de 2 ponts de grand gabarit et avec les contraintes de franchissement.

56M€ du kilomètre pour le Tram Nord et 67M€ en prenant en considération toutes les opérations connexes !!!

2.2. Un choix qui pénalise nos quartiers.

An aerial photograph of a residential neighborhood. The houses are mostly single-story with tiled roofs. Many have swimming pools in their backyards. There are palm trees and other greenery scattered throughout. A road, Avenue des Vosges, runs through the neighborhood. The image has a purple and orange gradient overlay.

2.2.1. Plan général du trace avenue des Vosges

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim




- LEGENDE
- Voie tous véhicules
 - Voie réservée aux bus
 - ⋯⋯ Boucle de desserte locale
 - Sens de circulation modifié par le projet Tram
 - Rue école
 - Borne d'entrée (rue école)
 - Boucle livraisons/accès riverains
 - Borne d'entrée (contrôle d'accès)
 - Borne de sortie (contrôle d'accès)
 - P Parking en ouvrage
 - Tramway
 - Station Tramway
 - Quai bus
 - Carrefour à feux
 - Espace sous contrôle d'accès
 - Impasse avec retournement
 - Axes vélos principaux
 - Trémie vélo
 - Parking vélo souterrain
 - ★ Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
 - ★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
 - ★ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi

Vosges Neustadt

1. Rhalbeur : mise à double sens pour aider le car de Bitch dans son rôle de sortie du quartier

7. Place de Bordeaux : optimisations pour absorber les hausses de trafic et simplifier le phasa

An aerial photograph of a suburban residential neighborhood. The houses are mostly single-story with tiled roofs, some featuring solar panels. Many properties have swimming pools and lush landscaping, including palm trees and green lawns. The streets are paved and have some parked cars. The overall scene is bright and sunny, with shadows cast by the buildings and trees.

2.2.2. Les Entrées dans nos quartiers depuis la M 2350

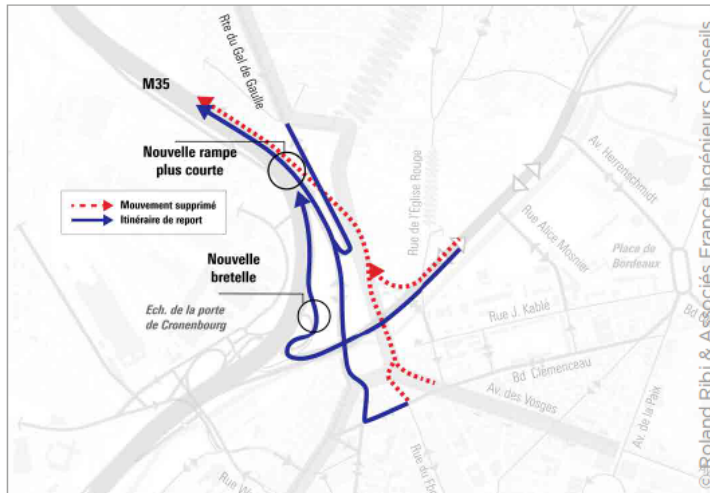
Les grands choix d'aménagement:

- La transformation en profondeur de la place de Haguenau est engagée pour créer un nouveau parc de 16 ha au cœur de la ceinture verte. Il s'étend en direction de Schiltigheim, avec la piétonnisation de la route de Bischwiller, vers le sud de la place et vers les axes réaménagés par le tramway du côté de Strasbourg.
- Le grand viaduc ainsi que les bretelles d'autoroute situées à l'Est de la place sont supprimés. Les ponts Est de la place accueillent ainsi le tramway et les cheminements des piétons et des cyclistes pour accéder à Schiltigheim sans franchir une route.
- Les voiries du côté Sud de la place sont également transformées, permettant d'implanter la station tramway qui accueillera les lignes C, E et H et de travailler le parc jusqu'aux pieds des immeubles.

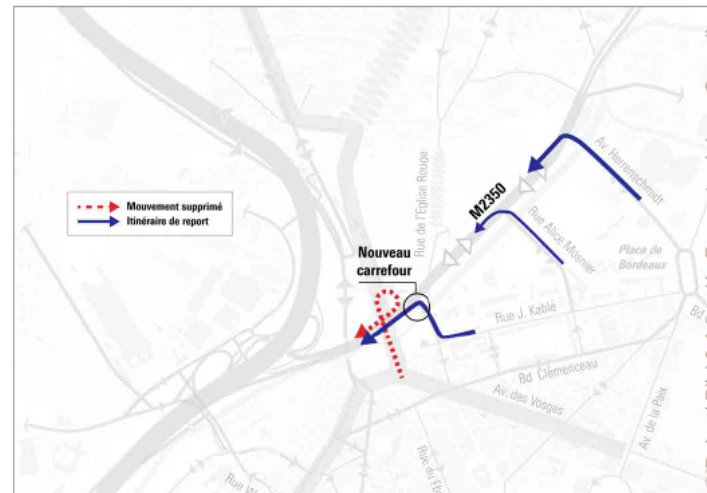
Vos questions

« Que deviennent les accès aux autoroutes existants ? »

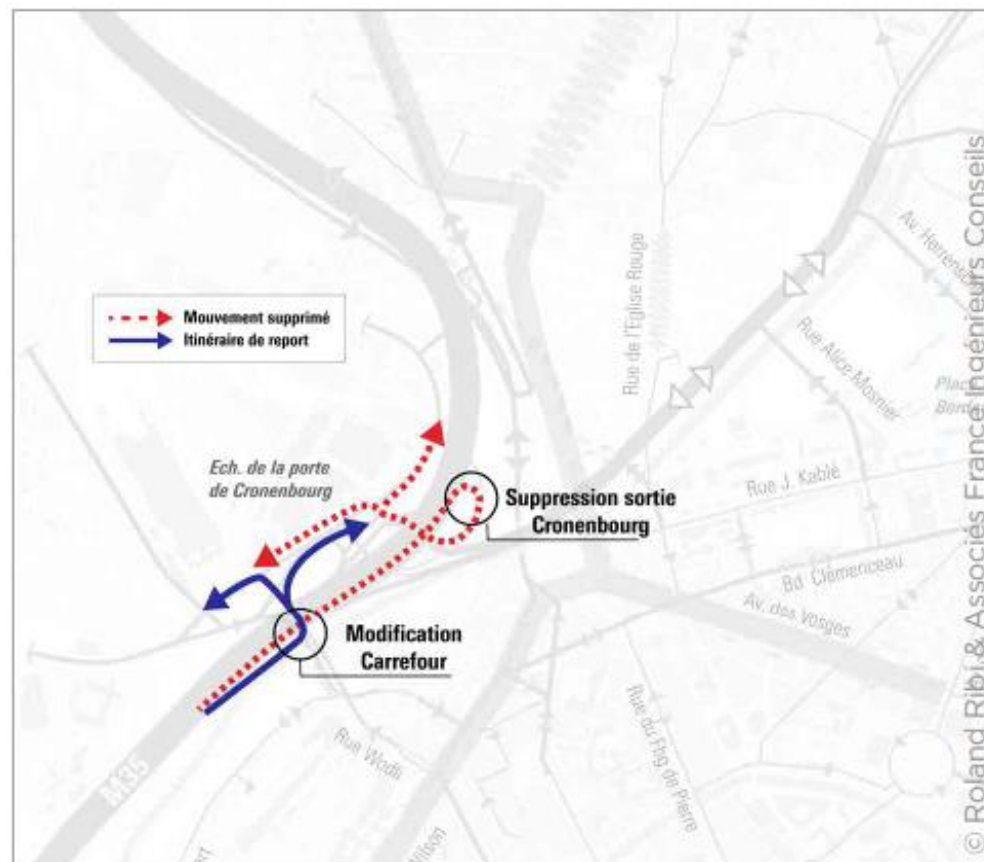
Tous les mouvements d'accès supprimés sont reconstitués sur la place ou à proximité avec un aménagement plus urbain:



▲ L'accès à la M35 vers le Nord depuis et vers la Place est maintenu par la construction d'un nouvel ouvrage le long des voies SNCF. Les Schilikois pourront également monter sur la M35 à cet endroit sans faire le demi-tour par la place de Haguenau. L'accès à la M35 vers le Nord depuis le secteur du Wacken se fait par une nouvelle bretelle au niveau de l'échangeur de Cronembourg.



▲ L'accès à la M2350 vers le sud se fera par un nouveau carrefour à feux sur la M2350. Les deux autres carrefours situés sur la M2350 participeront à ce dispositif.



◀ L'accès à Cronenbourg et à Schiltigheim depuis la M35 en venant du sud se fera au niveau de la sortie Halles, et pour le nord de Schiltigheim au moyen d'une nouvelle bretelle de sortie depuis la M35 sur l'avenue de la 2^e Division Blindée.



Le principe

Vos questions

« L'avenue des Vosges ne sera plus traversante pour la circulation automobile: par où vont passer les voitures? Comment allez-vous éviter les reports de trafic dans le quartier? »

À l'échelle du projet, les grandes transformations au niveau des entrées de ville Place de Haguenau, Porte de Cronembourg, Porte des Halles impliqueront une réduction importante de la circulation automobile de l'ordre de -30 à -40 %. Le bouquet de solutions de mobilités mis en place avec ces transformations offrira de nombreuses alternatives (offre tram, train, de nombreux aménagements cyclables) pour accompagner le report modal. Concernant la circulation automobile restante:

- Les accès au secteur des Halles, place Kléber et du Faubourg de Pierre se feront toujours par la Place de Haguenau.
- Des reports se feront à plus large échelle: M35, Rocade sud pour les destinations les plus éloignées du quartier, notamment vers l'Allemagne.

Le principe

- La M2350, éloignée des habitations, devient la voie d'accès principale pour les secteurs Nord et Est du centre-ville, avec une logique de « peigne » via différents carrefours selon les quartiers:
 - Pour les résidents du secteur de l'avenue des Vosges, les accès se feront au niveau des carrefours Église Rouge (nouveau carrefour) et Alice Mosnier.
 - Pour les résidents du Quartier des XV, les accès se feront par l'avenue Herrenschmidt et la Place de Bordeaux, où le fonctionnement des feux sera revu.
 - Pour les résidents de la Robertsau, les accès se feront par la rue Raiffeisen et le boulevard de Dresde.
- Le plan de circulation est revu en accompagnement du projet à l'aide d'outils de modélisation afin de limiter au maximum les risques de report de trafic dans les petites rues. Les évaluations en cours montrent une maîtrise des trafics le long des axes les plus peuplés.



1 Renforcement de la M2350 dans son rôle d'accès au réseau routier régional

2 Boucles de distribution et d'accès au quartier

3 Venues - boucles de desserte locale (notamment traversées)

4 Coeurs de quartiers non traversants pour le trafic automobile

- LEGENDA
- Voie d'accès hyperstructurelle
 - Réseau interquartiers
 - Renforcement du rôle de la M2350
 - Boucles de distribution des quartiers
 - Desserte locale riveraine
 - Tracé du projet de Tramway
 - Cheminement piéton privilégié

schéma en date du 3 mai 2023

Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de la Neustadt

An aerial photograph of a city street intersection. The street has multiple lanes with white directional arrows. A central green island separates the lanes. Crosswalks with white stripes are visible on the right side of the road. A blue truck is on the left side of the road, and a black car is on the right. The surrounding area includes trees and buildings.

2.3. La circulation dans nos quartiers

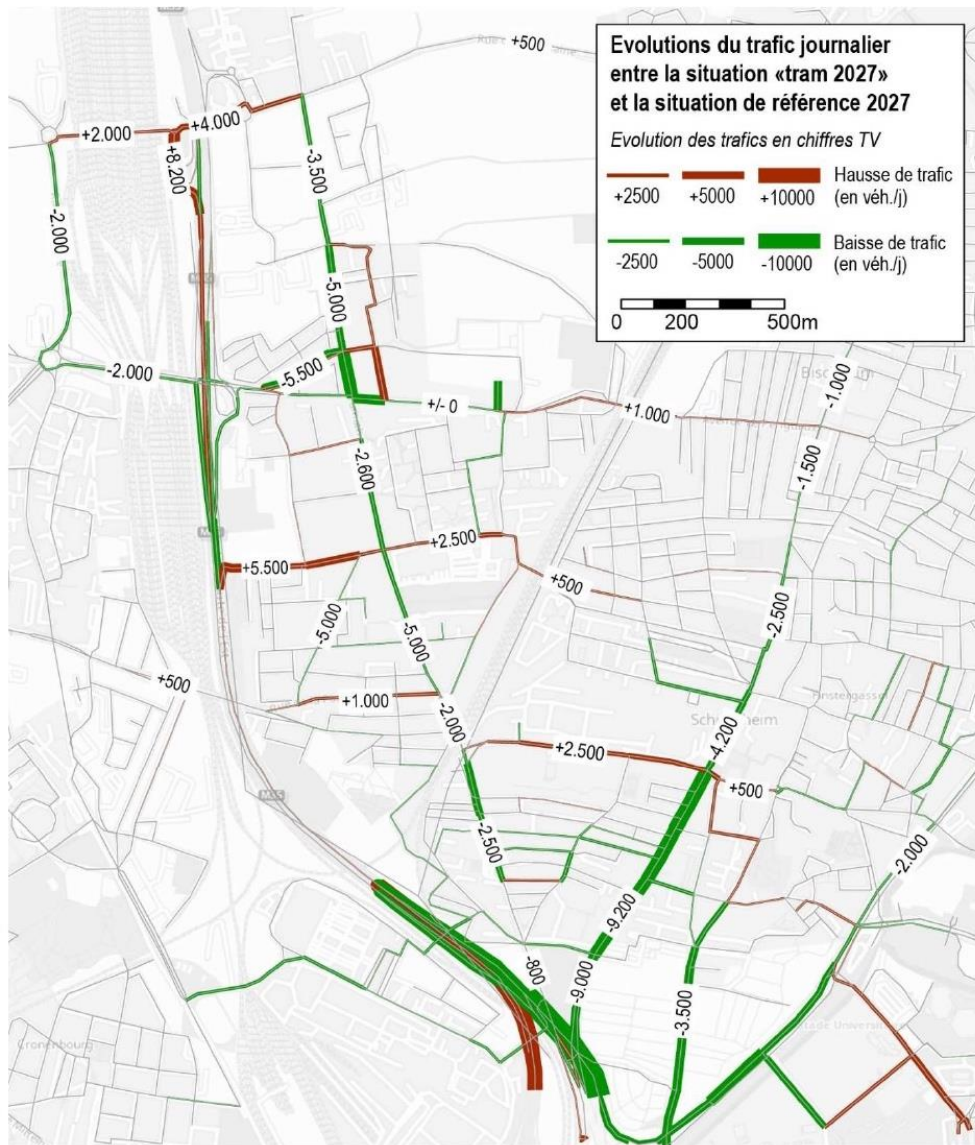


- LEGENDE**
- Voie tous véhicules
 - Voie réservée aux bus
 - ⋯⋯⋯ Boucle de desserte locale
 - Sens de circulation modifié par le projet Tram
 - Rue école
 - Borne d'entrée (rue école)
 - Boucle livraisons/accès riverains
 - Borne d'entrée (contrôle d'accès)
 - Borne de sortie (contrôle d'accès)
 - P Parking en ouvrage
 - Tramway
 - Station Tramway
 - Quai bus
 - Carrefour à feux
 - Espace sous contrôle d'accès
 - Impasse avec retournement
 - Axes vélos principaux
 - Trémie vélo
 - Parking vélo souterrain
 - ★ Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
 - ★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
 - ★ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi

Vosges Neustadt

1. Châlebourg : mise à double sens pour aider la rue de Bitche dans son rôle de sortie du quartier

7. Place de Bordeaux : optimisations pour absorber les hausses de trafic et simplifier le phasa



- La planche ci-contre présente les variations journalières de trafic automobile prévues par le modèle de trafic de l'Eurométropole entre le scénario de projet 2027 d'une part, et le scénario de référence 2027 (sans projet tramway) d'autre part.
- Globalement, la modélisation met en évidence de fortes baisses de trafic sur les axes empruntés par le tracé tramway :
 - boulevard Wilson ;
 - avenue des Vosges, avec **des effets de baisse de trafic qui se propagent en aval du tracé tramway (au-delà de l'intersection avec l'Avenue de la Paix, sur l'Avenue d'Alsace et l'Avenue de la forêt Noire ;**
 - sur les entrées du centre-ville depuis le réseau routier structurant, notamment sur toute la partie est de la place de Haguenau, au sud et au nord du franchissement de la M2350, ainsi que sur le système Petite rue des Magasins / Rue Wodli.
 - des augmentations de trafic contenues :
 - sur le réseau M35 / M2350, notamment sur la section M35 entre l'échangeur de Cronembourg et la nouvelle entrée vers le nord depuis la Place de Haguenau ;
 - au droit du franchissement créé en contrebas du pont de l'Eglise rouge ;
 - **dans le tissu urbain existant, avec des augmentations de trafic localisées (section centrale du Boulevard Poincaré, Avenue Herrenschildt) et mesurées au regard du trafic existant (Boulevard Clémenceau).**

Figure 108 : Variations journalières de trafics entre le scénario projet 2027 et la situation de référence 2027, selon le modèle trafic multimodal de l'EMS

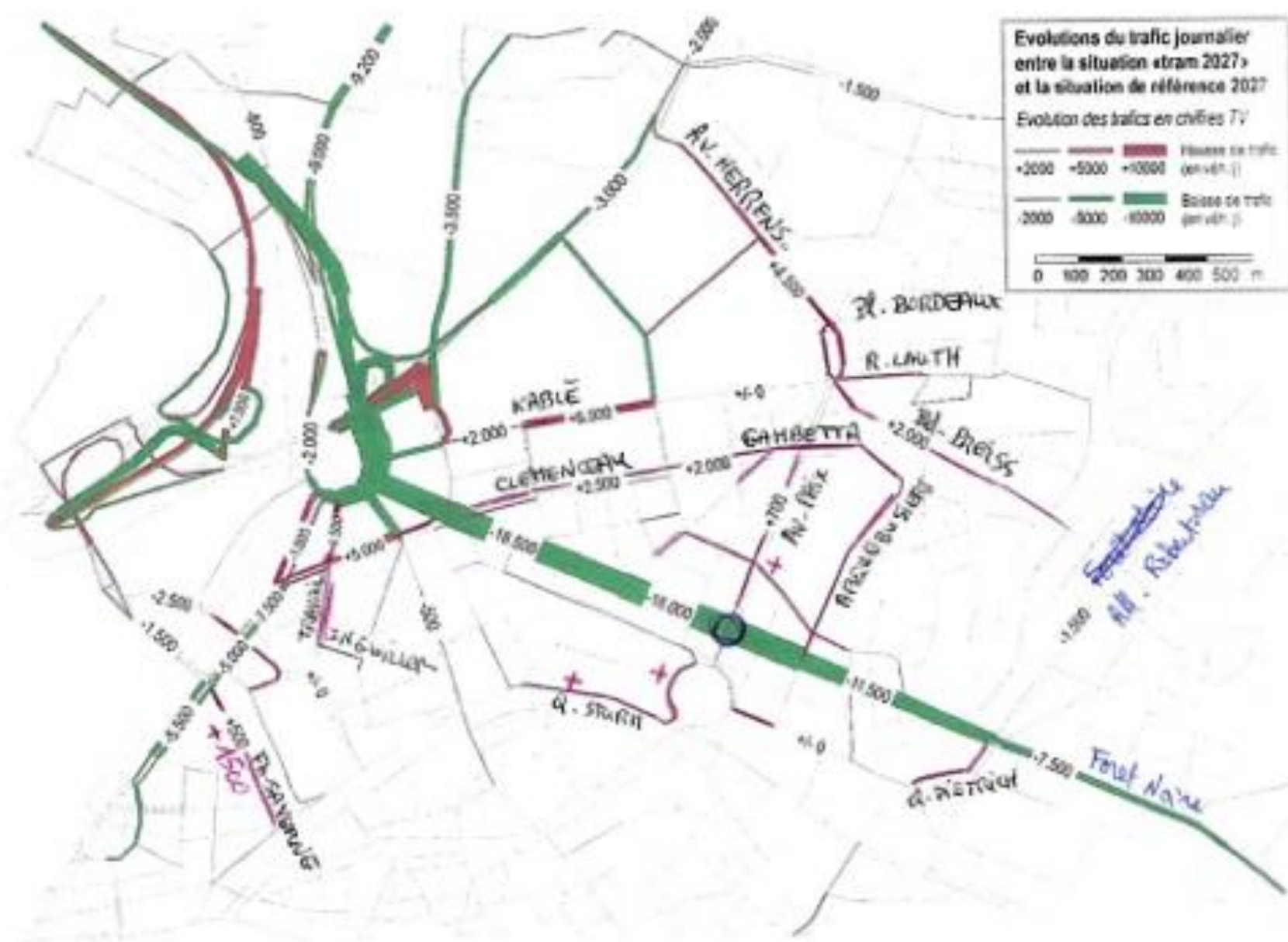


Figure 110 : Variations de trafics journalières, entre le scénario projet 2027 et la situation de référence 2027, selon le modèle de trafic multimodal de l'EMS

A retenir

- Le modèle identifie beaucoup d'augmentation de trafic mais ils sont peu renseignés !

A blurred image of a bus in motion, with the text "2.4 Desserte de bus dans nos quartiers" overlaid in white. The bus is moving from left to right, and the background is a blurred city street. The bus has a white body with a purple stripe on top and a green stripe on the bottom. The text is centered on the bus.

2.4 Desserte de bus dans nos quartiers

- **Les lignes 2 et 17** actuelles vont être fusionnées pour former une ligne tangentielle dite C2 qui empruntera le boulevard Clemenceau, se connecte au tramway Place de Haguenau via la rue de Bischwiller, puis emprunte le nouveau carrefour créé avec la M2350 en contrebas du pont de l'Église Rouge pour rejoindre Oberhausbergen-Mittelhausbergen. (Diamétralisation de la ligne 2)
- La branche de la L2 actuelle allant de la gare centrale à Elmerforst sera remplacée par un tronçon du BHNS G, prolongé vers le Sud Est.

Ligne 2

- Aujourd'hui :



- Demain

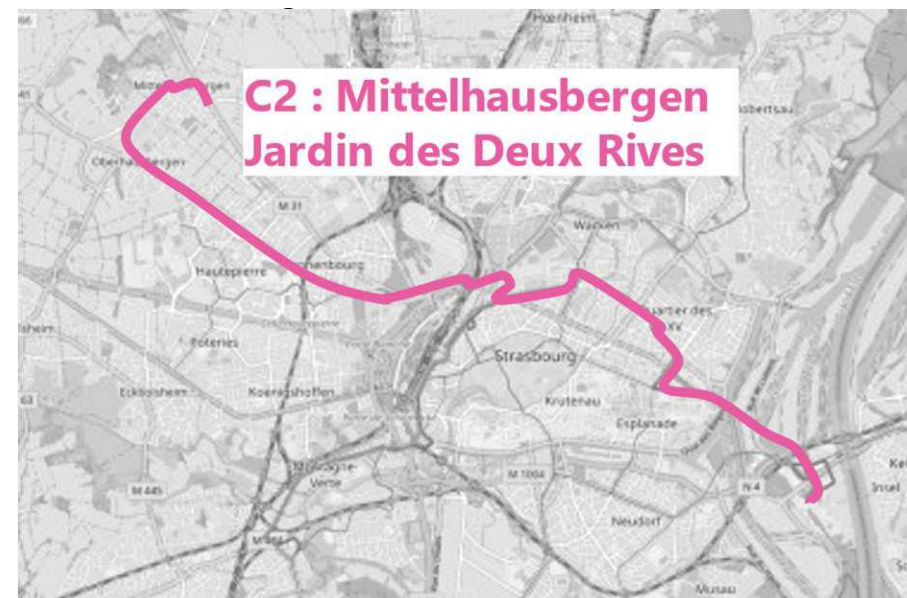




Figure 252 : Restructuration du réseau bus, secteur Centre

3. Que faire ?

Participer
à l'enquête publique

L'enquête publique : point culminant de 3 années de

- Création et développement de la mobilisation :
 - une dizaine de réunions
 - et une quinzaine de lettres d'informations en 1 an.
- Présentation d'un PROJET ALTERNATIF ancré et diffusé
- UNION TRANSPARTISANE forte et inédite
- 97 % avis négatifs sur la concertation modification du PLUi
- Report de l'ENQUÊTE PUBLIQUE
- Un SUJET de l'actualité politique locale.

Pourquoi participer ?

- REMETTRE EN CAUSE L'UTILITÉ PUBLIQUE
- POSER LES JALONS D'EVENTUELS RECOURS

Un projet qui n'est pas d'utilité publique

- Renoncement à la performance du tram et au site propre
- Réflexion à l'envers : le tram n'est plus la finalité, mais un outil d'éviction
- Un souci de l'utilité socio-économique laissé de côté
- Le renoncement à une vision globale du développement des mobilités et de la Ville

Un projet qui n'est pas d'utilité publique

1. Le BUDGET et le TRI
2. Des conséquences pour l'ensemble des quartiers et de l'EMS
3. Dégradation du réseau CTS et de la vitesse d'exploitation
4. Rend caduque le maillage par les boulevards
5. Déni démocratique et juridique
6. Risque d'embolie généralisée en termes de circulation.

Comment participer ?

1. **Registres dans les Mairies** de Strasbourg, Bischheim, Schiltigheim et Hœnheim
2. **Permanences** des commissaires enquêteurs (voir les dates sur le site internet officiel)
3. Sur le **site internet officiel** : registre-enquete-publique-tram-nord.fr/
4. Par **courriel** à l'enquête publique : enquete-publique-tram-nord@registre-dematerialise.fr
5. Par **courrier postal** : Direction des Mobilités – Eurométropole de Strasbourg / à l'attention de
la Commission d'enquête Tram Nord – 1 parc de l'Etoile – 67076 STRASBOURG