Strasbourg.eu
eurometropole

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Concertation publique réglementaire*
15 juin au 30 septembre

Ville de Strasbourg
PARTICIPATION CITOYENNE
Eurométropole de Strasbourg

*Mise en œuvre en application des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L 121-15-1 du code de l'environnement.

Sommaire

Édito 3

Une ambition inédite des mobilités 4

Le projet urbain Strasbourg nord ▸ Schiltigheim ▸ Bischheim 8

Développer le réseau à Strasbourg et desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway 10

Développer le réseau tramway en préservant un service la hauteur des attentes des usagers 12

VARIANTE N1
Place de Haguenau – Marc Seguin via route du Général de Gaulle 14

VARIANTE N2
Place de Haguenau – Marc Seguin via route de Bischwiller 18

VARIANTE N3
Place de Haguenau – Parc Wodli 22

VARIANTE C1
Gare - République par l'avenue des Vosges 26

VARIANTE C2
Gare - République par les Quais 30

VARIANTE C3
Gare - Place de Bordeaux et Gare - République 34

Participez aux deux temps de la concertation 38

Plaquette enrichie d'un nouveau contenu portant sur les **solutions d'aménagement**.

Rendez-vous **à partir du 2 septembre.**

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Pia Imbs
Présidente de l'Eurométropole

Danielle Dambach
Présidente déléguée de l'Eurométropole

Jeanne Barseghian
Présidente déléguée de l'Eurométropole

Édito

L'Eurométropole de Strasbourg a déclaré l'état d'urgence climatique. Nous devons être au rendez-vous pour réduire la pollution atmosphérique, la dépendance aux énergies fossiles et la préservation de la biodiversité.

Notre politique en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale passe par de grands projets de mobilité. L'objectif est double : il s'agit de relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole par des transports publics fiables, performants et décarbonés, tout en œuvrant en faveur du climat, de la santé et du développement global de l'ensemble de l'agglomération.

L'extension du réseau de tramway constitue une nouvelle étape de développement des transports collectifs. Ce projet s'inscrit dans un programme ambitieux avec la mise en place progressive d'une Zone à Faibles Émissions, le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain (trains et cars interurbains), la transformation de la route métropolitaine M35 (ex-A35) et la reconfiguration de la place de Haguenau.

Cette extension du réseau de tramway répond à la nécessité de contourner l'hyper-centre de Strasbourg au départ et à l'arrivée de la gare, de faciliter l'accès vers le nord de la ville et de créer des connexions rapides avec les communes de Schiltigheim et de Bischheim. Ce projet permettra aussi la transformation de certaines rues en donnant plus d'espace aux usages de proximité et à la vie de quartier. Plusieurs variantes de tracés sont possibles pour ces extensions. Nous vous invitons donc à débattre des différentes options durant la concertation publique qui se déroule du 15 juin au 30 septembre. C'est un moment d'échange privilégié pour concevoir ensemble la ville que nous voulons construire pour demain.

Ce projet correspond à notre engagement de transformer le territoire en relevant le triple défi que nous nous sommes lancé : défi environnemental, social et démocratique. Et faire ainsi de l'Eurométropole de Strasbourg la capitale européenne de la transition écologique.

Une ambition inédite des mobilités

Pour notre cadre de vie

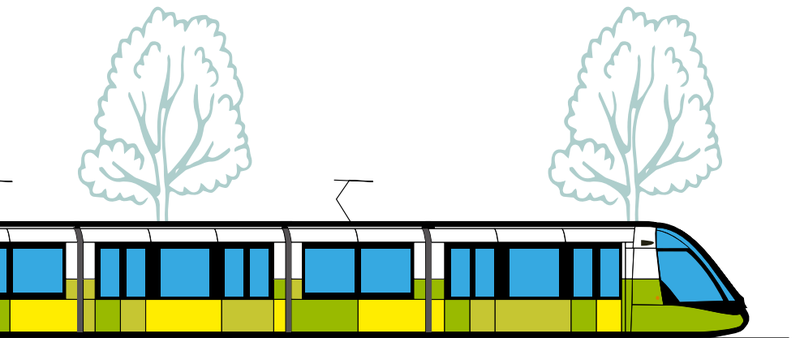
Vivre en ville aujourd'hui signifie souvent subir de nombreuses nuisances comme le bruit, la pollution, la congestion ou encore le manque d'espaces verts. Or, nos modes de déplacement ont une incidence directe sur notre cadre de vie, car ils organisent les rues et les espaces publics de notre quotidien. Pour ces raisons, l'arrivée du tramway est l'occasion, non seulement de modifier nos habitudes de mobilité, mais aussi de profiter d'un nouveau cadre urbain plus apaisé et serein et qui rend la ville beaucoup plus agréable.

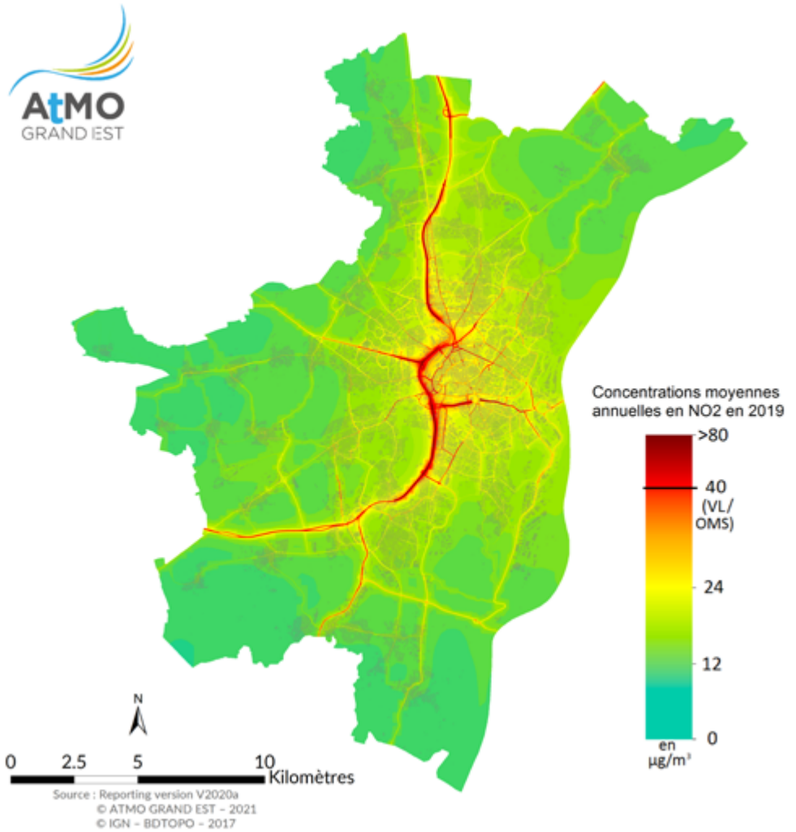
À cet effet, une nouvelle organisation de l'espace public doit permettre d'en rééquilibrer ses fonctions (déplacements, rencontres, activités,...). Il s'agit de répondre aux attentes de cadre de vie de chacun.

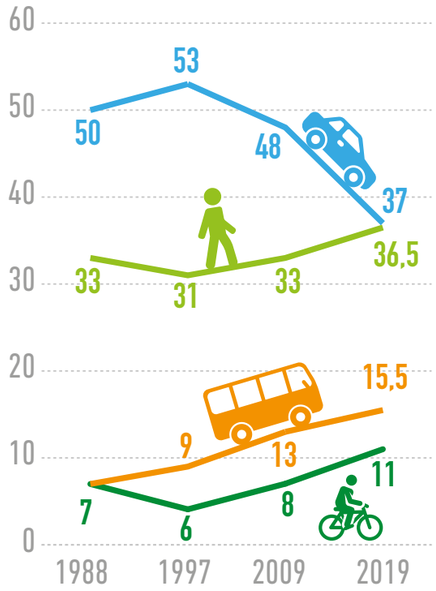
Pour mieux respirer

Mise en place dans 11 métropoles, dont celle de Strasbourg, la Zone à Faibles Émissions (ZFE) a pour objectif de protéger les résidents des zones les plus denses, et donc les plus polluées, des risques sanitaires liés à une mauvaise qualité de l'air. Le principe de la ZFE est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini.

Plus d'informations sur participer.eurometropole-strasbourg.eu.







Évolution des pratiques de mobilité

Depuis les années 1990, les habitants de l'Eurométropole utilisent de moins en moins la voiture.

En 2019, ils effectuent :

- à peine plus d'1 déplacement sur 3 en voiture,
- plus d'un déplacement sur 6 en transport en commun (bus + tram).

Pour offrir d'autres moyens de se déplacer

La stratégie des prochaines années repose sur la transformation des grands axes de circulation pour améliorer la mobilité.

L'objectif est de donner leur juste place aux autres manières de se déplacer.

Il est possible d'alléger le trafic automobile en le reportant vers la marche à pied et le vélo, les transports en commun, le développement du covoiturage par un aménagement des voiries approprié.

La pratique du vélo : ça roule !

Un budget de 100 millions d'euros prévu sur le mandat est déployé pour étendre les pistes cyclables et mieux les relier entre elles.

Il s'agit entre autres d'améliorer l'attractivité du **réseau de larges pistes cyclables (réseau Vélostras)** pour attirer de nouveaux usagers vers le vélo, de promouvoir le **vélo à assistance électrique** pour les trajets de moyenne distance (3 à 7 km) et de construire des passerelles afin d'éviter les coupures de pistes.

Plus de confort pour marcher !

Le **Plan Piéton** permettra de proposer des trottoirs plus confortables pour pouvoir marcher sur de grands trajets. Les parcours pour se rendre vers les stations de transports en commun seront également facilités.

Les transports en commun et le covoiturage : ensemble, c'est mieux !

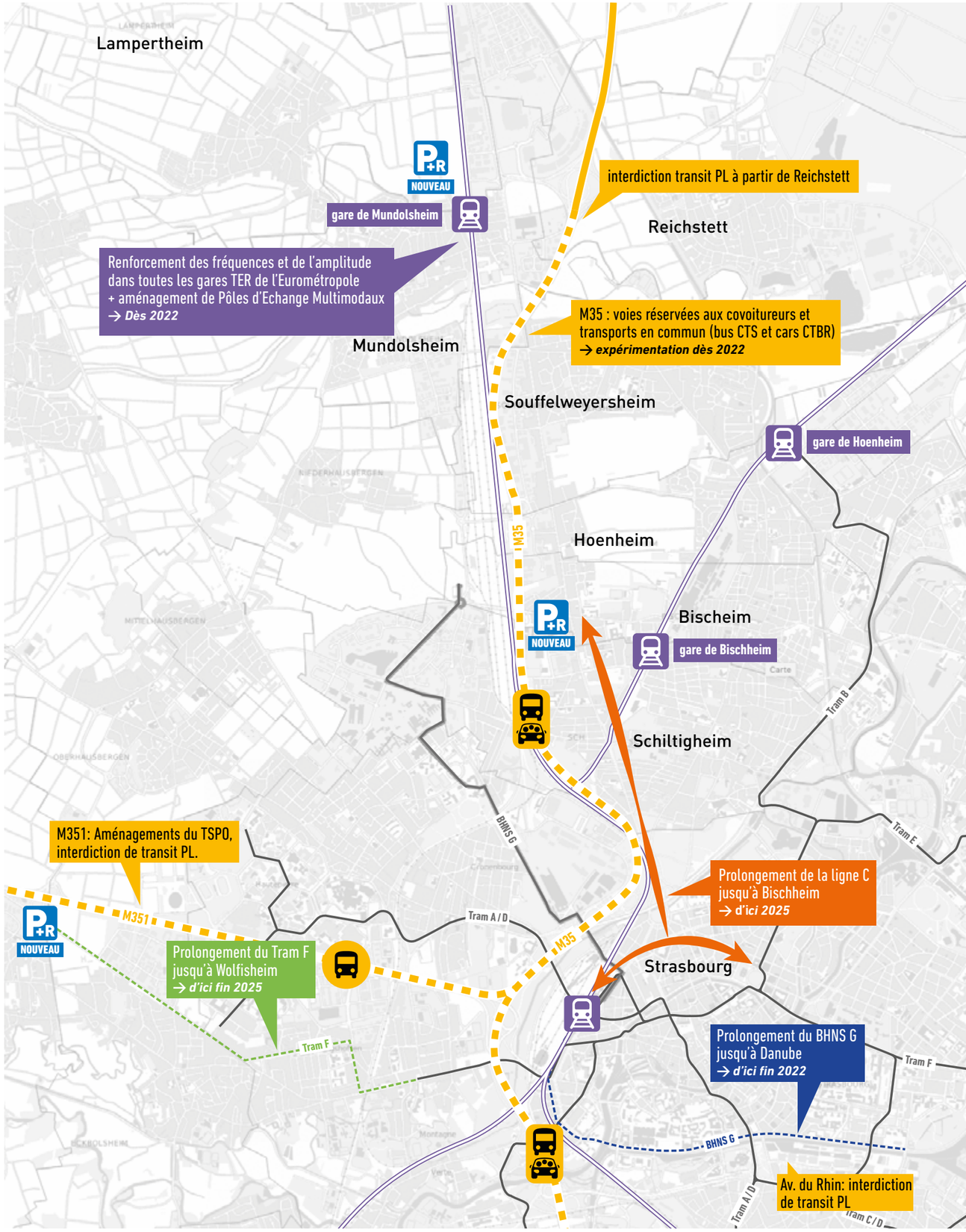
Des mesures ambitieuses sont mises en place, telles que :

- La **gratuité** du réseau bus/tram pour les **moins de 18 ans** à partir du 1er septembre 2021.
- Le développement massif de l'usage du train et du car interurbain grâce au **Réseau Express Métropolitain (REM)**. Il s'agit de proposer des liaisons plus confortables et rapides que la voiture sur tout le bassin de vie de Strasbourg.
  Ce projet propose une offre de trains TER cadencée à trente minutes toute la journée, des liaisons qui n'ont plus la gare de Strasbourg comme terminus obligatoire, une plus grande amplitude horaire, plus de capacité pour les voyageurs ainsi que l'aménagement des abords des gares pour plus de confort.

Des infrastructures multimodales :

- Modification de la M35 (ex A35), avec **la création d'une voie réservée aux bus et cars express et au covoiturage pour favoriser ces usages.**
- La réalisation des aménagements du **Transport en Site Propre de l'Ouest (TSPO)**, qui consistent à ajouter une voie réservée pour les bus et les cars CTBR pour tous les usagers en provenance de l'Ouest (Wasselonne, Kochersberg…).
- La réalisation du **Tramway vers l'Ouest** jusqu'à Wolfisheim et l'aménagement d'un parking relais à l'entrée Ouest de l'agglomération.
- Le **prolongement de la ligne G du BHNS** (Bus à Haut Niveau de Service) vers le Sud, de la gare centrale jusqu'au quartier Danube.

Toutes ces évolutions du réseau TC seront complétées par une évolution du réseau de bus afin que celui-ci soit complémentaire du tram et du train.



Le projet urbain Strasbourg nord ▸ Schiltigheim ▸ Bischheim

État des lieux

Le territoire concerné par le projet tramway s'étend sur 4 communes: Bischheim, Hœnheim, Schiltigheim et Strasbourg. Cette zone se caractérise par une concentration importante de fonctions métropolitaines, un patrimoine exceptionnel et de nombreuses opportunités de développement.

Des pôles d'activités majeurs

Des activités tertiaires supérieures se concentrent dans les secteurs de la place des Halles, du Wacken tout comme à l'Espace Européen de l'Entreprise.

Des institutions administratives ou culturelles se trouvent autour de la place de la République (Préfecture, TNS, BNU, Tribunal...) ou au Wacken (Région Grand Est...).

Sur ce territoire se déploient également le quartier Européen, de grands équipements tels que le CMCO, le lycée Kléber, le lycée Matthis et le lycée Marc Bloch. On y trouve aussi des fonctions de logistiques urbaines et de négoce avec le Marché d'Intérêt National et la gare de Cronenbourg.

Une porte d'entrée

C'est un point d'accès principal au centre de l'agglomération avec la gare centrale de Strasbourg, la gare routière des Halles et les différents accès au réseau autoroutier avec la place de Haguenau, la Porte des Halles, le secteur du Marché Gare, et les accès par la M350 au quartier du Wacken.

Un précieux héritage

C'est un territoire à forte valeur patrimoniale comprenant la Neustadt et l'axe impérial (entre la Place de la République et la Place de l'Université). Il concentre la plupart des édifices monumentaux et des espaces publics remarquables; le noyau ancien de Schiltigheim et son patrimoine industriel et brassicole; le Vieux Bischheim; et la ceinture verte de Strasbourg.

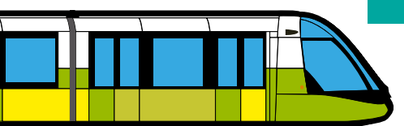
C'est également un territoire en forte mutation: dans le secteur du Wacken et celui des friches schillickoises (Fischer, Schutzenberger, Caddie, Istra...) mais aussi celui du quartier des Écrivains (ANRU) et des Généraux.

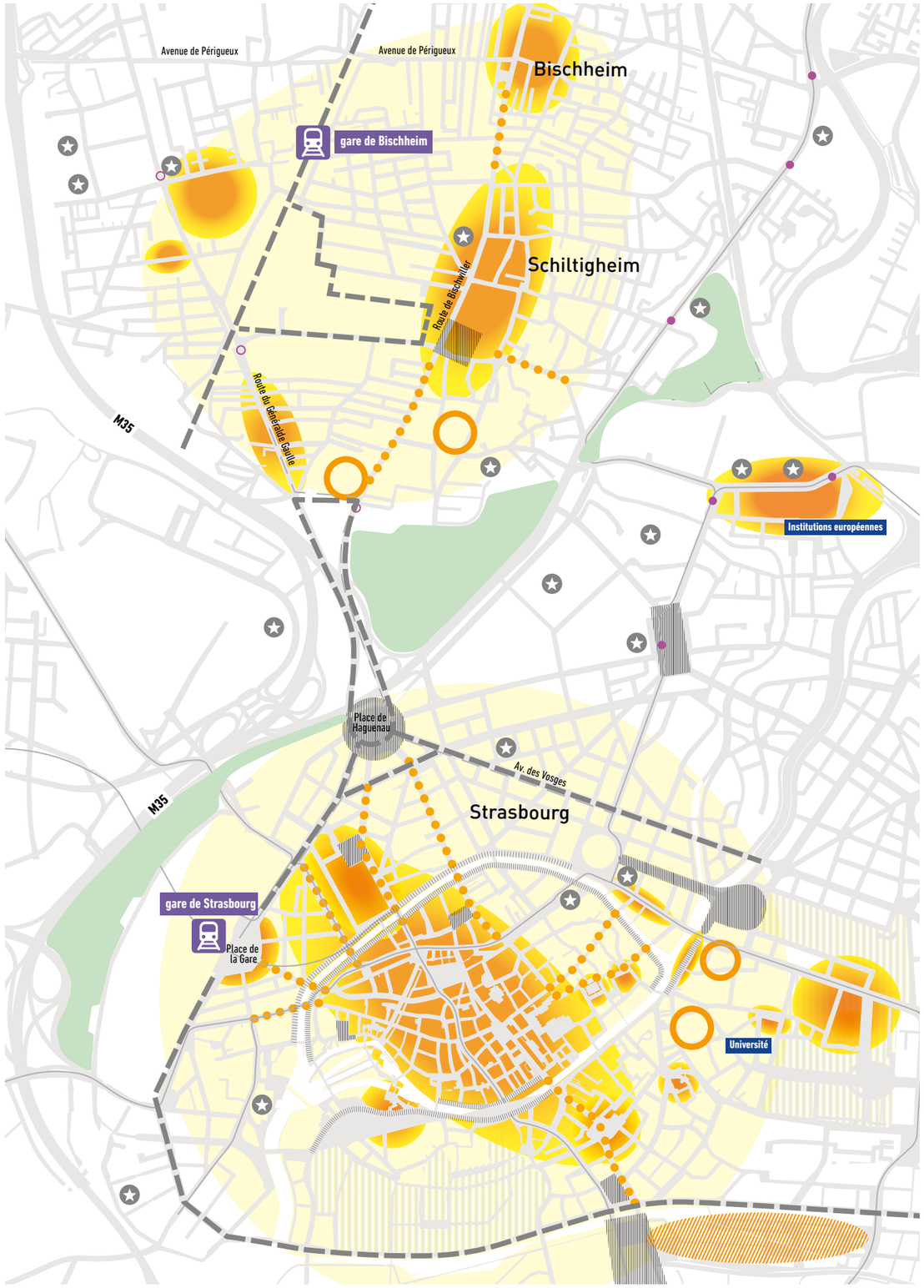
Orientations d'aménagement

L'objectif est de tisser toujours plus de liens entre les communes de Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim et Strasbourg en terme d'emplois, d'équipements et de services.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) indique et précise:

- Un centre métropolitain correspondant au centre élargi de Strasbourg
- Une plateforme de correspondances de transports, nationale et régionale, autour de la gare centrale
- Une structuration des communes nord de l'agglomération autour des transports en commun notamment les axes ferroviaires
- La mise en valeur des friches
- La mise en valeur de la ceinture verte autour du centre élargi de Strasbourg





Développer le réseau à Strasbourg et desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway

En décembre 2020, le conseil de l'Eurométropole s'est engagé à réaliser plusieurs projets de transport avec une ambition inédite en matière de mobilité. Parmi ceux-ci figurent le **projet de création d'une nouvelle liaison tramway pour la desserte des communes Nord** et la **réalisation d'une liaison tramway gare centrale-institutions européennes** via un nouveau maillage.

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

- Prolongement du tramway vers Schiltigheim et Bischheim
  ▸**3 variantes**
- Développement du réseau de transport tramway à Strasbourg
  ▸**3 variantes**

Qu'est-ce que la concertation publique réglementaire ?

Du 15 juin au 30 septembre 2021, l'Eurométropole de Strasbourg vous invite à participer à la concertation portant sur ces deux grands projets : l'extension du tramway vers Schiltigheim et Bischheim et le développement du réseau tramway au centre de Strasbourg (voir les propositions de différentes variantes pages 14 à 35).

Durant la concertation, les temps d'échanges sont l'occasion de partager vos attentes et vos questionnements en matière de déplacements, d'intermodalité*, de stationnement. Vous pouvez également y discuter de la vie de votre quartier et de la mise en valeur des espaces publics.

Vos contributions participent à l'élaboration du projet. Certains sujets émergeants de la concertation pourront faire l'objet d'un travail de construction avec les habitants et les usagers durant toute la durée du projet.

*L'intermodalité est le changement de mode de transport au cours d'un même déplacement.

Participez aux deux temps de la concertation

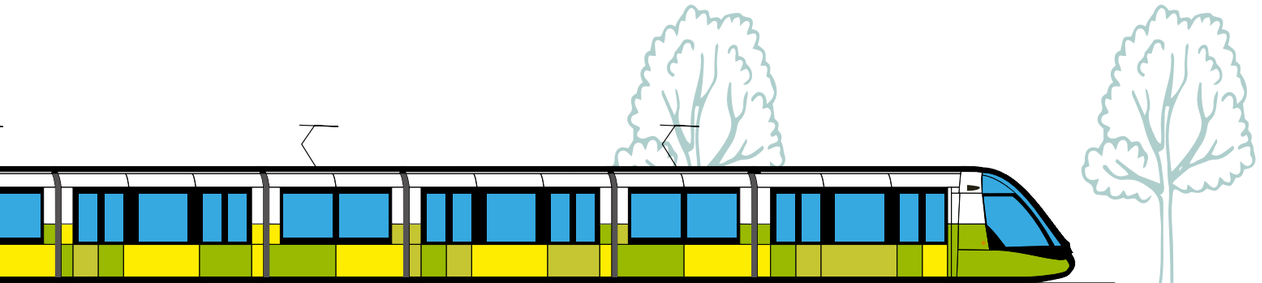
Juin-juillet :
le projet de tramway dans son territoire.
Débat public concernant la mobilité, les tracés, les contraintes et opportunités pour le territoire.

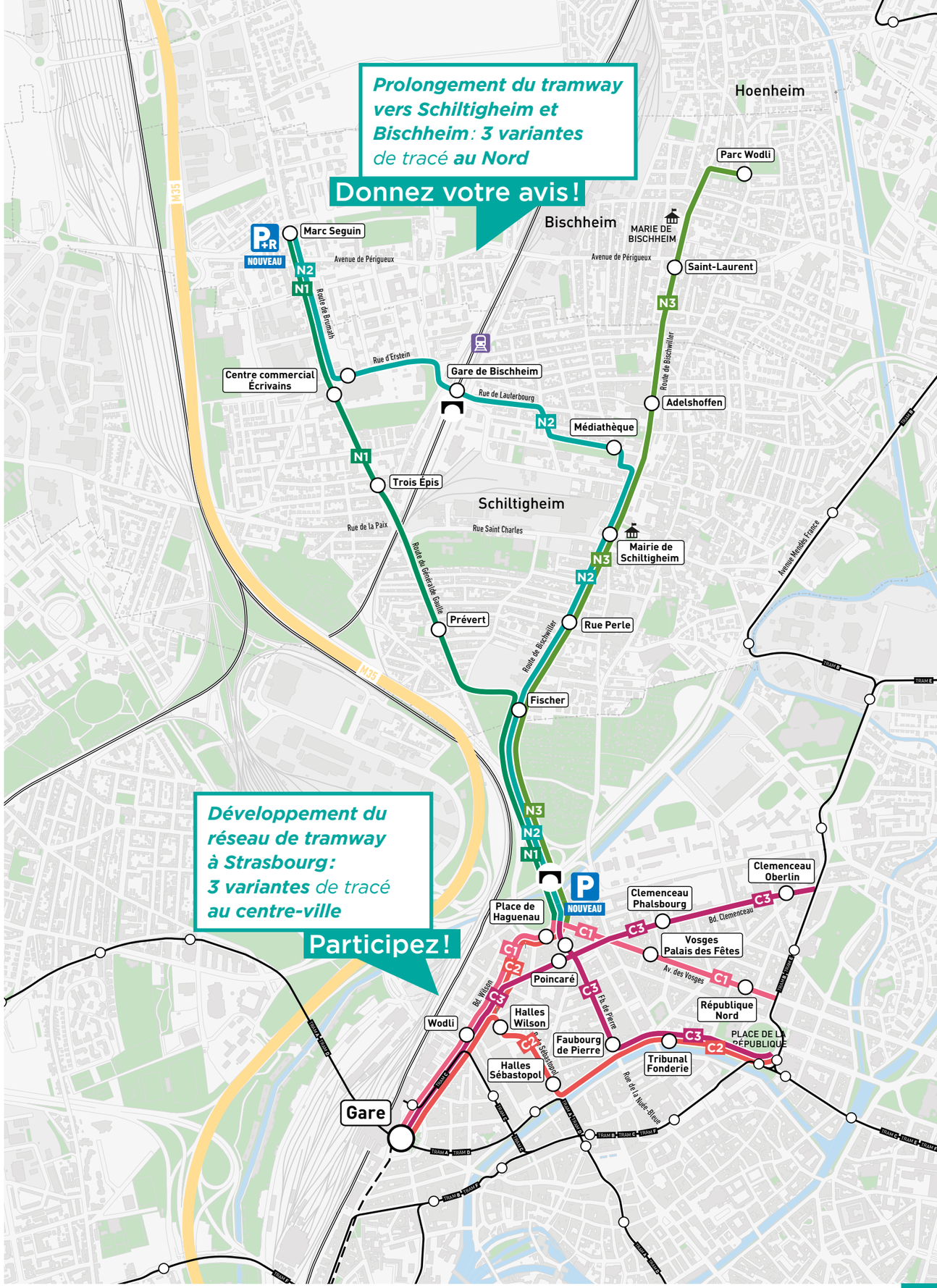
Septembre :
le projet de tramway et les aménagements envisageables.
Débat public enrichi avec les solutions envisageables pour l'insertion dans les différentes rues, ou encore pour l'aménagement des places (Place de la Gare, Place de Haguenau).

Périmètre du projet soumis à la concertation

Situé au Nord de l'Eurométropole, le périmètre du projet englobe les communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, principalement autour des axes suivants : route du Général de Gaulle/route de Brumath, route de Bischwiller et rue d'Erstein.

Sur le territoire Strasbourgeois, il s'étend de la Place de la Gare à l'avenue de la Paix en traversant les quartiers Gare, Tribunal et la Place de Haguenau. Il intègre les boulevards et les quais situés au nord de la Grande Île.





Un projet de tramway c'est :

+ Plus de confort pour les déplacements en transport en commun, à vélo et à pied.

+ L'apaisement des rues pour faciliter la vie de quartier et les usages de proximité.

LES OBJECTIFS DU PROJET

Desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway

Pour proposer à un public d'habitants, de salariés et de scolaires – représentant entre 22 000 à 31 000 personnes – une nouvelle offre de transport tramway tout en réorganisant les lignes de bus L3 et L6.

Améliorer l'accessibilité du quartier d'affaire et des institutions Européennes

Pour répondre à l'arrivée de près de 6 000 nouveaux emplois dans le quartier du Wacken et permettre le rayonnement d'équipements tels que le Parc des Expositions et le Palais de la Musique et des Congrès, il s'agit de créer une nouvelle liaison directe en tram entre la gare et le Wacken.

Renforcer la liaison Gare-Université

Pour le confort des étudiants du campus de l'Esplanade et de tous les voyageurs, il s'agit de proposer une nouvelle ligne rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre.

Accompagner le Réseau Express Métropolitain

Avec l'augmentation du nombre de trains dans les différentes gares de l'Eurométropole, 30 à 40 % d'usagers supplémentaires sont attendus en gare de Strasbourg. Il s'agit donc d'assurer le confort des voyageurs et de faciliter les flux de circulation.

Accompagner les transformations urbaines

Il s'agit de requalifier les espaces publics pour les apaiser, donner plus de place à la nature et participer à la mise en valeur du patrimoine. Il s'agit aussi d'accompagner les projets de renouvellement urbain.

LA STATION DE L'HOMME DE FER EN BREF, C'EST :

- **5 lignes de tramway sur 6 qui s'y croisent**
- **1 rame toutes les 20 secondes**
- **300 000 personnes par jour**
- **2/3 des correspondances du réseau tramway**

Développer le réseau tramway en préservant un service la hauteur des attentes des usagers

Contourner le nœud de l'Homme de Fer

Depuis 20 ans, le développement du réseau de tramway s'est appuyé principalement sur la connexion des nouvelles lignes au carrefour de l'Homme de Fer. Désormais, il n'est plus possible de créer de nouvelles lignes ou de renforcer les lignes existantes en lien avec le centre-ville tout en maintenant un service de qualité qui reste attractif pour les usagers : des tramways à l'heure, des rames moins chargées, des tramways qui ne se gênent pas entre eux au moment d'entrer en station.

Réorganiser la structure au centre-ville

Le raccrochement du tramway Nord au centre-ville ainsi que la création des deux nouvelles liaisons doit s'appuyer sur une nouvelle infrastructure tramway permettant de soulager et contourner ce point névralgique.

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

15 juin au 30 septembre 2021
concertation publique

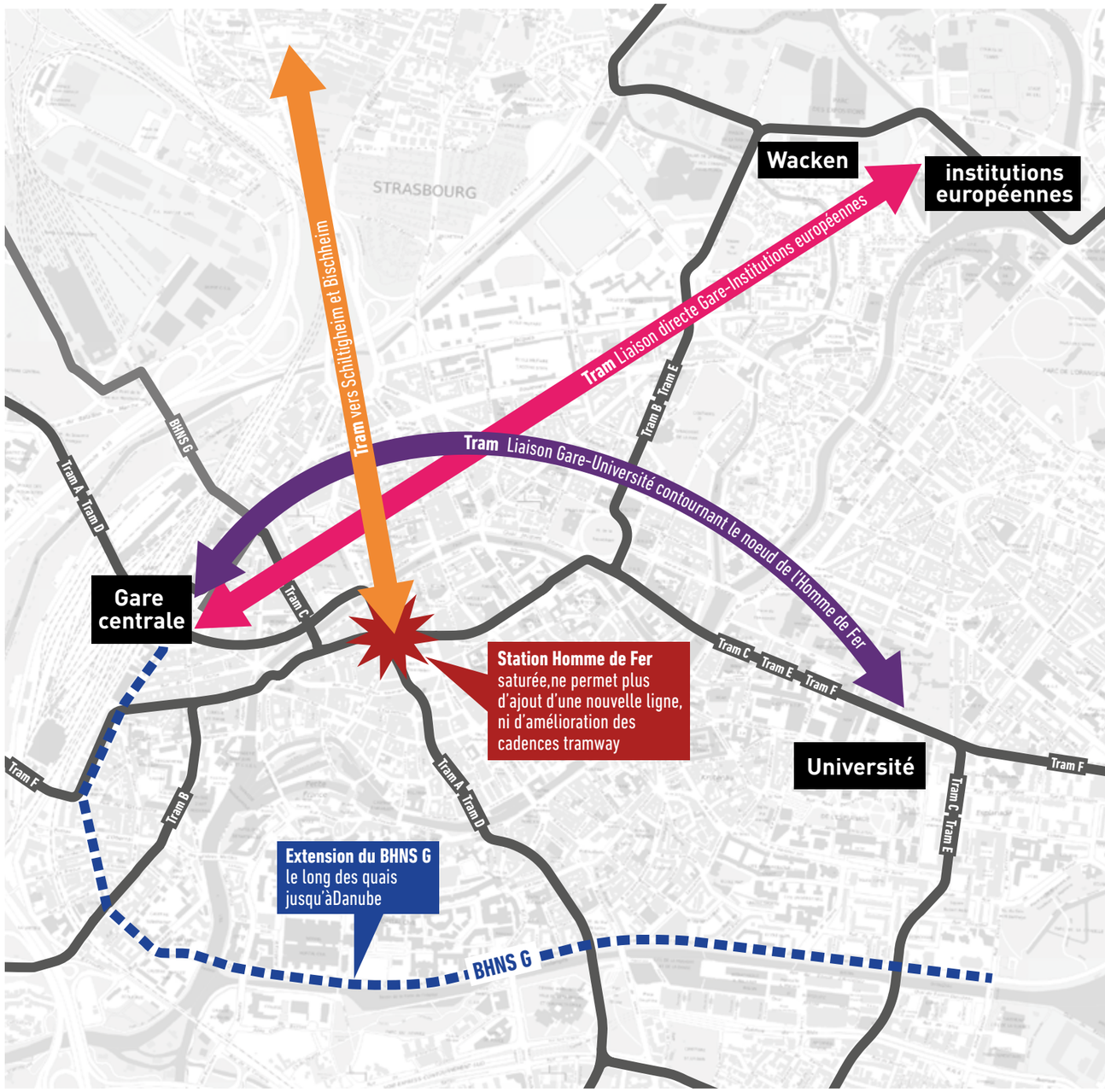
fin 2021
bilan de la concertation délibéré en Conseil de l'Eurométropole

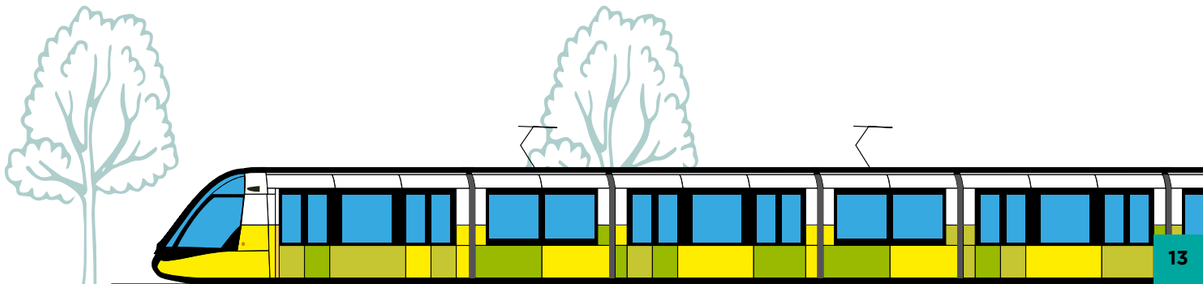
début 2022
retour vers les habitants et poursuite de la concertation tout au long du projet sur des points singuliers

2023
enquête publique

mi 2023 à fin 2025
travaux

2025/2026
mise en service





Potentiel de desserte (500 mètres au-delà des stations tram).

Zone d'insertion très contrainte

VARIANTE N1

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

Depuis la Place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la Place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait d'abord la route de Bischwiller, où une première station serait implantée. Il tournerait ensuite vers l'Ouest pour rejoindre la route du Général de Gaulle par la nouvelle liaison du quartier Fischer. Une deuxième station pourrait être implantée au niveau du parking Prévert. Le tracé se poursuivrait sur la route du Général de Gaulle en direction du Nord, traverserait le Pont « Saint Charles » qui enjambe les voies ferrées. Au nord du Pont pourrait être implantée une troisième station. Toujours sur cet axe, une quatrième station pourrait être implantée devant le centre-commercial E. Leclerc. Le tracé se poursuit sur la route de Brumath, où une cinquième station serait implantée entre la rue de Niederhausbergen et la rue George Burger. À cet endroit s'établirait un important pôle d'échange bus/tram, complété par la construction d'un parking relais.

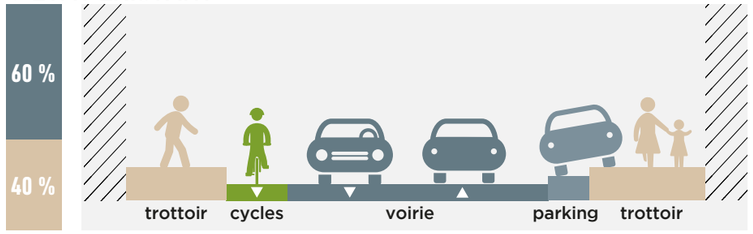
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **3 km**
- Nombre de stations : **5**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires
  - 2020 : **19 700**
  - 2025 : **22 300**
- Intermodalité : Nouveau Pôle d'échange multimodal Marc Seguin
- Ouvrages d'art :
  - Travaux sur le Pont Saint-Charles nécessaires pour accueillir le tramway
  - Nouvelle passerelle pour franchir la M350 et le canal au niveau de la Place de Haguenau.
- Coût : **entre 50 et 60 M€HT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis :**
  - Centre Nautique, Briqueterie
  - Quartier des Écrivains, quartier des Généraux et groupe scolaire Leclerc
  - Route du Général de Gaulle
  - Nouveau quartier Fischer
- **Niveau de fiabilité du service tramway :** 80 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles)
- **Moins de 10 minutes** entre le terminus Marc Seguin et la Place de Haguenau
- **Devenir des bus** : à partir du terminus tram, le bus L6 pourrait emprunter la M35 pour rejoindre le centre de Strasbourg.
- **Impact urbain :** Démolition de bâtiments au niveau du terminus, acquisition de terrains
- **Point de vigilance patrimoine paysager** à préserver : alignement central d'arbres route du Général de Gaulle
- **Évolutivité** : Prolongement envisageable à terme

variante
N1

Sur la Route du Général de Gaulle
> tronçon cimetière – rue Moser

▼ ÉTAT EXISTANT



automobile (voirie + stationnement) modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables)

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

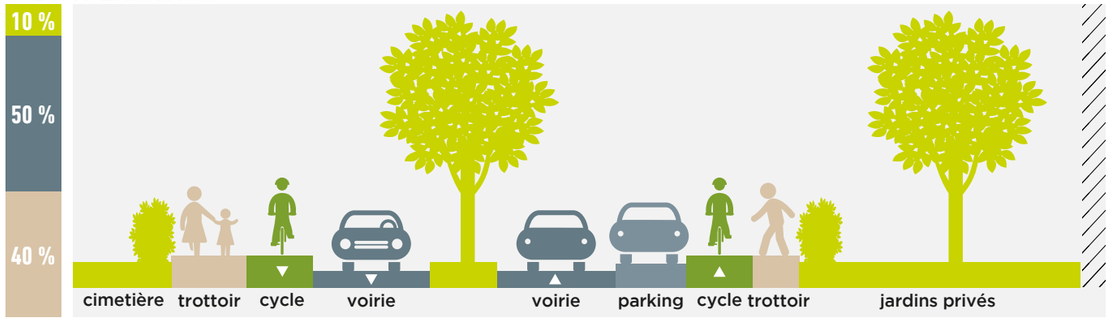
- Avec une emprise existante de 14,5 m, l'aménagement existant dédie 40 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 60 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur commerçant, où circule actuellement un trafic de 13 000 véhicules/jour. Les piétons et cyclistes sont également nombreux sur cet axe.

L'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- d'une circulation du tram sur une voie unique ou sur une voie en mixité avec les automobiles dans un sens,
- d'une réduction importante de la circulation pour mettre en sécurité les piétons et les cyclistes. Atteindre cet objectif supposerait la mise en place d'un nouveau plan de circulation,
- du maintien de possibilités de dépose-minute et de livraisons pour les riverains.

Entrée de la route de Bischwiller
> tronçon route de Bischwiller – cimetière

▼ ÉTAT EXISTANT



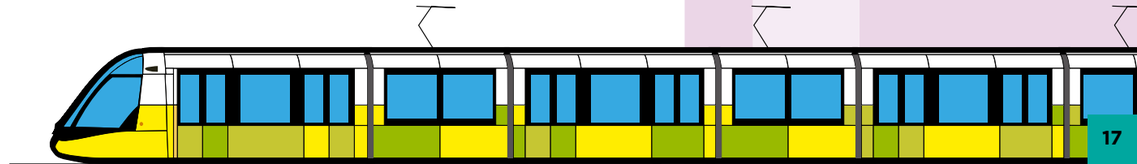
végétation automobile (voirie + stationnement) modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables)

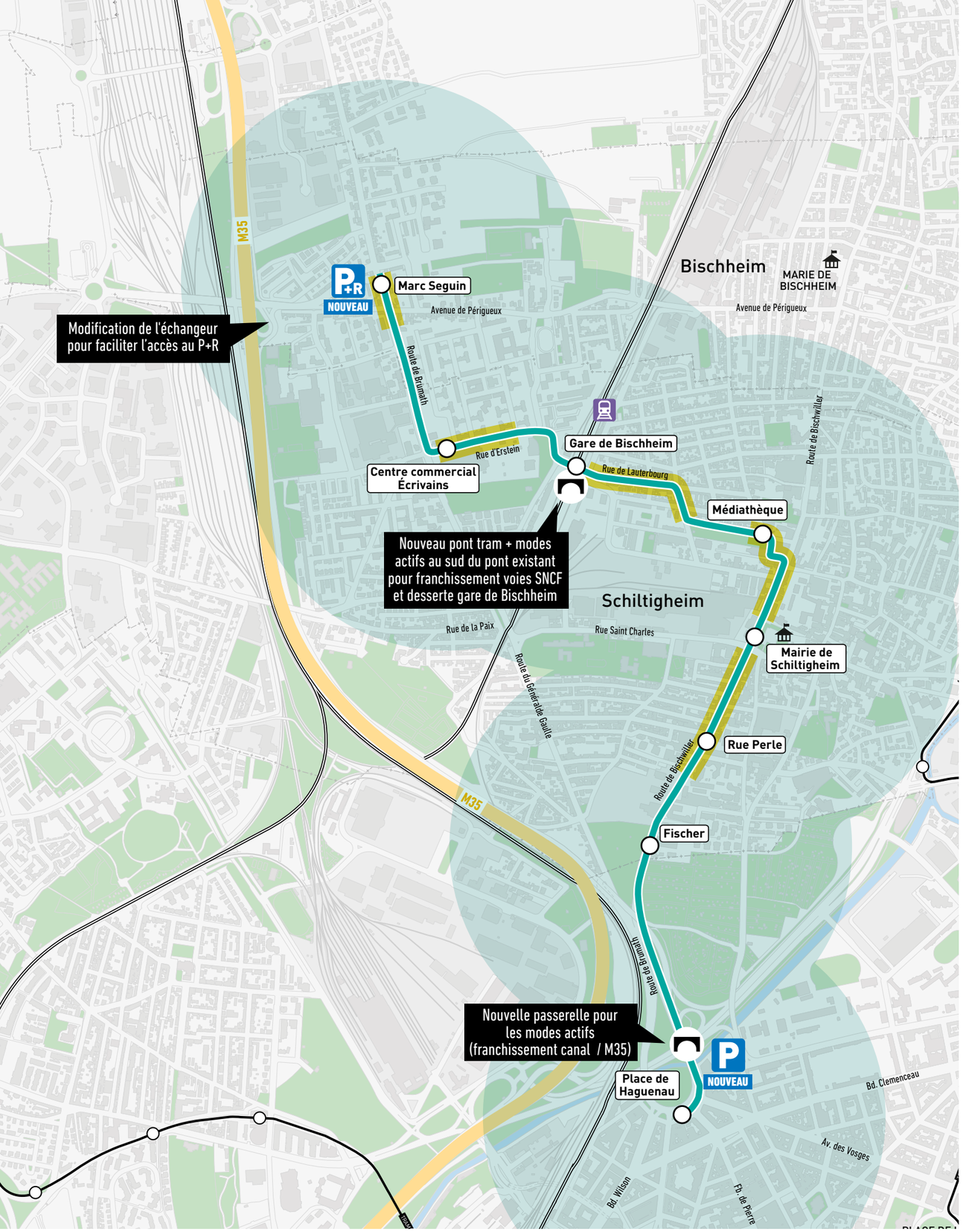
▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

L'arrivée du tramway

Avec une emprise existante de 19 m, l'aménagement existant dédie 40 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables), 50 % (voirie circulée et stationnement) à l'automobile et 10 % aux espaces verts.

- Une première station viendrait s'implanter sur la route de Bischwiller, à proximité du nouveau quartier Fischer.
- Afin de pouvoir emprunter ensuite la rue Helène Schweitzer, le tramway serait positionné du côté Est de la route de Bischwiller. Le bus L3 et le tramway circuleraient sur la même plateforme.





Potentiel de desserte (500 mètres au-delà des stations tram).

Zone d'insertion très contrainte

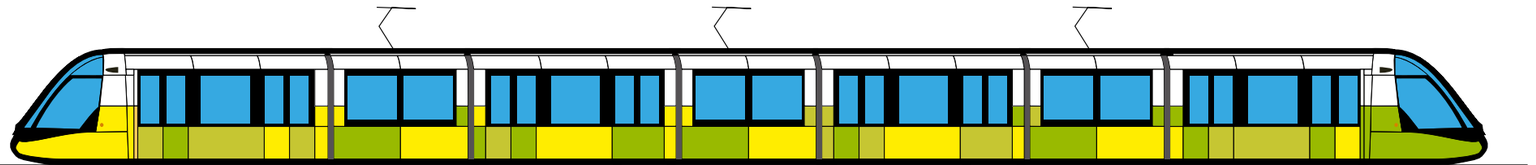
VARIANTE N2

Place de Haguenau – Marc Seguin via route de Bischwiller

Depuis la Place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la Place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait la route de Bischwiller jusqu'à l'intersection avec la rue des Pompiers. Sur cette première partie de tracé, trois stations seraient implantées : une première au niveau de Fischer (identique N1), une seconde au niveau de la rue Perle, puis une troisième au niveau de la Mairie de Schiltigheim. Le tracé bifurquerait ensuite en direction de l'Ouest par la rue de Wissembourg, devant la nouvelle médiathèque, puis emprunterait successivement le passage du cimetière, qui accueillerait une quatrième station, la rue de Vendenheim puis la rue de Lauterbourg. Pour franchir les voies ferrées, un nouveau pont serait construit et intégrerait une cinquième station. Le tracé se poursuivrait ensuite par la rue d'Erstein, une sixième station y serait implantée, puis rejoindrait la rue du Général de Gaulle et enfin la route de Brumath pour rejoindre le terminus Marc Seguin (identique N1).

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **3,8 km**
- Nombre de stations : **7**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires
  - 2020 : **27 900**
  - 2025 : **31100**
- Intermodalité : nouveau Pôle d'échange multimodal Marc Seguin
- Ouvrages d'art :
  - Nouvel ouvrage d'art de 100 m de long pour franchir les voies ferrées.
  - Nouvelle passerelle pour franchir la M350 et le canal au niveau de la Place de Haguenau.
- Coût : **entre 80 et 90 M€HT**
- **Desserte** : tracé qui relie entre eux la majorité des points d'intérêts et équipements de la commune de Schiltigheim parmi lesquels :
  - Centre Nautique, Briqueterie
  - Quartier des Écrivains, quartier des Généraux et groupe scolaire Leclerc
  - Gare de Bischheim
  - Nouvelle médiathèque
  - Centre historique de Schiltigheim et Mairie.
  - Nouveau quartier Fischer
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 70 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles)
- **15 minutes** entre le terminus Marc Seguin et la Place de Haguenau
- **Devenir des bus** : les deux lignes de bus L3 et L6 devraient être conservées comme aujourd'hui.
- **Impact urbain** : démolition de bâtiments (au niveau du terminus, rue d'Erstein, passage du cimetière), acquisitions d'emprises privées.
- **Point de vigilance patrimoine paysager** : sans objet
- **Évolutivité** : Prolongement envisageable à terme

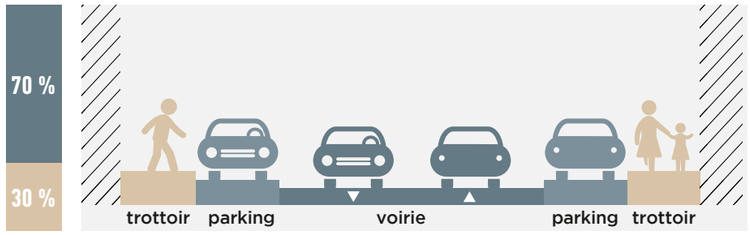


variante
N 2

Sur la route de Bischwiller

> tronçon rue de Mundolsheim – rue Ste Marie aux Mines

▼ ÉTAT EXISTANT



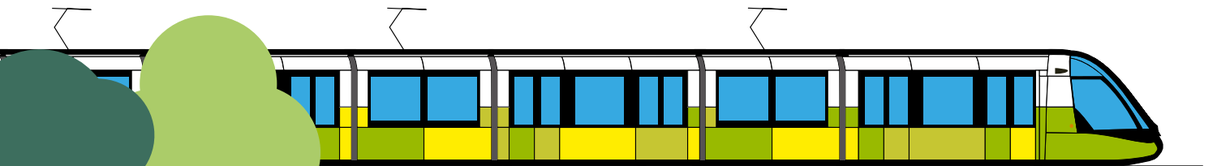
- Avec une emprise existante de 14 m, l'aménagement existant dédie 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur commerçant, où circule actuellement un trafic de 11 000 véhicules/jour. Les piétons et cyclistes sont nombreux sur cet axe.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- du maintien de la L3 en même temps que le tramway.

Cela impliquerait :

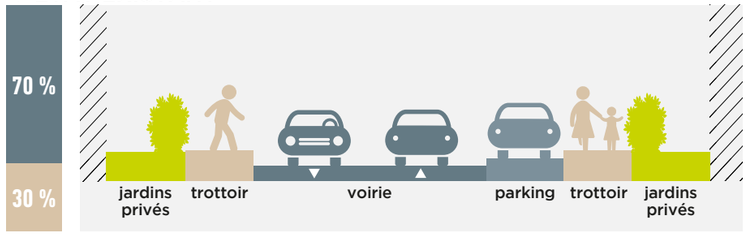
- la réserve de 50 % de l'espace pour faire circuler les bus et le tramway dans les deux sens,
- l'espace résiduel serait partagé entre les piétons et les vélos,
- Les possibilités de dépose-minute et livraisons devraient être supprimées.



Rue de Lauterbourg

> tronçon Ouest

▼ ÉTAT EXISTANT



- Avec une emprise publique existante de 12 m, l'aménagement existant dédie 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur résidentiel.

L'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité.

Cela impliquerait :

- la circulation du tramway en site mixte avec les voitures,
- la suppression du stationnement,
- la suppression d'une partie des jardins privés.

Nouveau Pont Rue de Lauterbourg

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

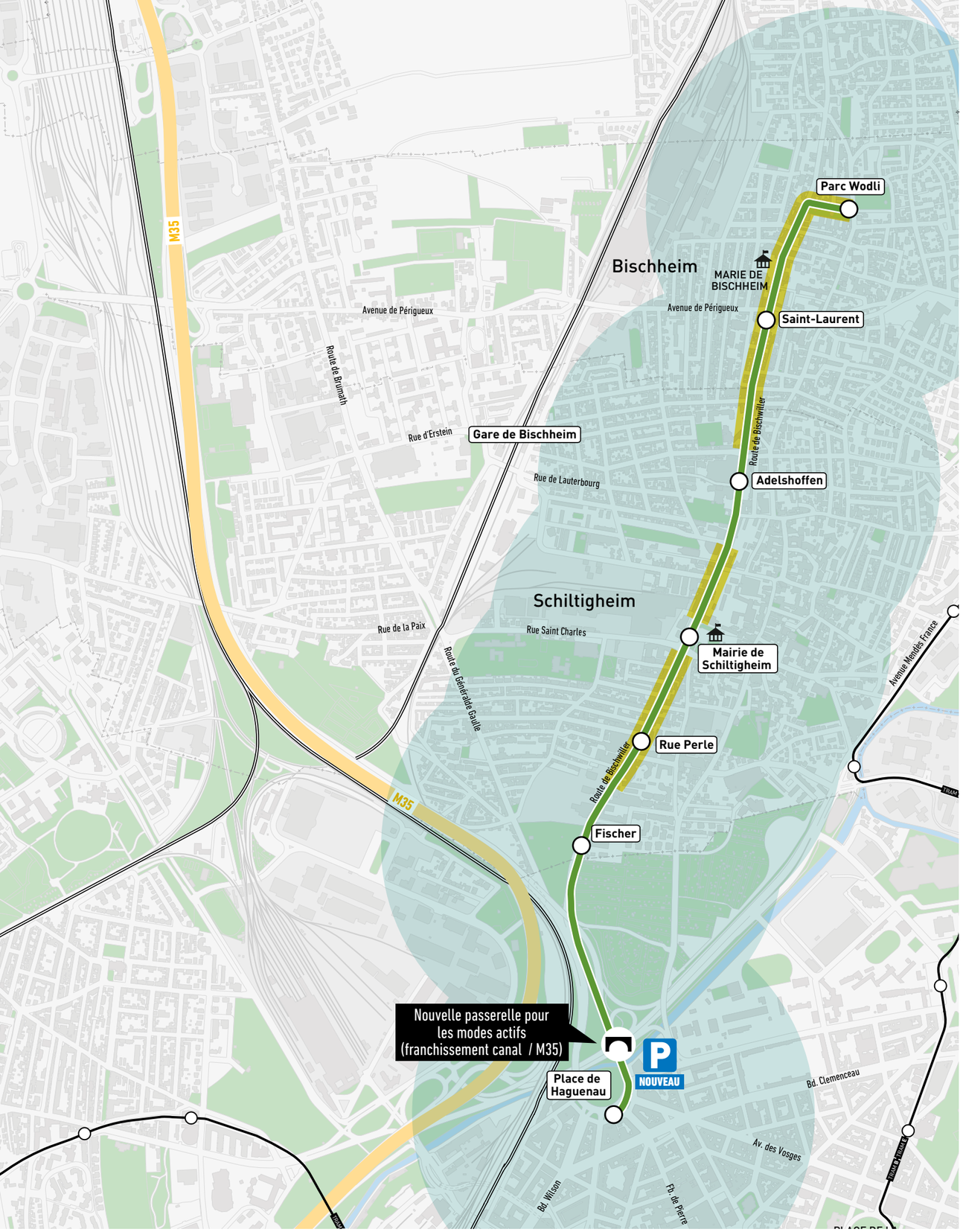
- Avec une emprise publique existante de 12 m, l'aménagement existant dédie 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur résidentiel.

L'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité.

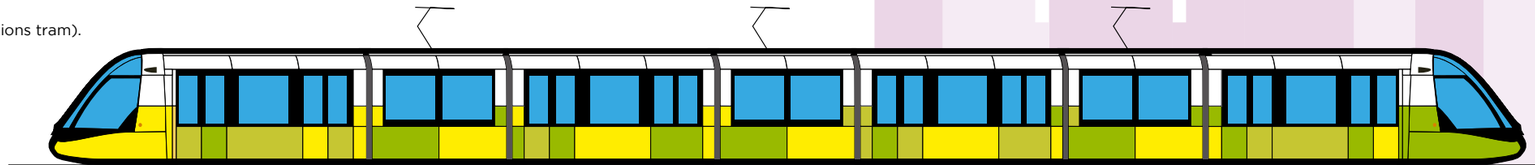
Cela impliquerait :

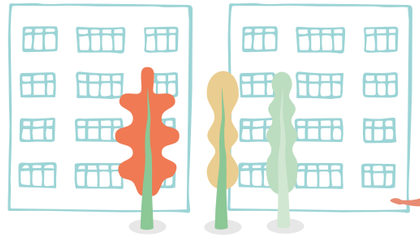
- la circulation du tramway en site mixte avec les voitures,
- la suppression du stationnement.



Potentiel de desserte (500 mètres au-delà des stations tram).

Zone d'insertion très contrainte





VARIANTE N3

Place de Haguenau – Parc Wodli

Depuis la Place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la Place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait ensuite la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli (Bischheim). L'emplacement des stations serait commun à la N2 jusqu'à la troisième station « Mairie de Schiltigheim ». En direction du Nord, une quatrième station serait possible au niveau du quartier Adelshoffen, puis une cinquième près de l'église Saint Laurent et de la rue du Général Leclerc. Le terminus serait implanté sur le Parc Wodli.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

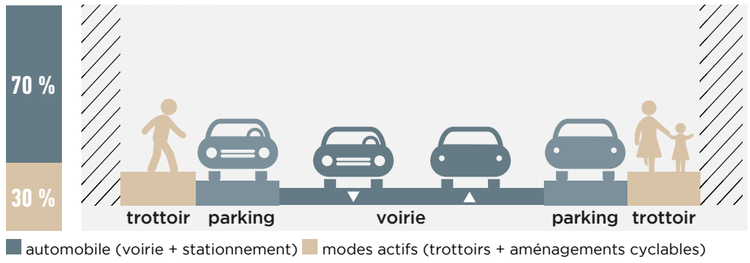
- Longueur : **3,1 km**
- Nombre de stations : **6**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires
  - 2020 : **22 000**
  - 2025 : **23 700**
- Intermodalité : P+R peu opportun car éloigné des grands axes
- Ouvrage d'art : nouvel ouvrage d'art piétons/cycles pour franchir la M350 et le canal
- Coût : **entre 40 et 50 M€HT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis :**
  - Centre historique de Bischheim
  - Centre historique de Schiltigheim et médiathèque
  - Nouveau quartier Fischer
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 20 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).
- **12 minutes** entre le terminus Parc Wodli et la Place de Haguenau
- **Devenir des bus :** La L3 s'arrêterait au niveau du terminus Wodli.
- **Impact urbain :** pas de démolition de bâtiment, peu d'acquisitions de terrains nécessaires.
- **Point de vigilance patrimoine paysager :** impact fort sur Parc Wodli pour le terminus.
- **Évolutivité :** Difficulté de prolongement à terme. Difficulté d'augmentation des fréquences tramway en raison de nombreuses voies uniques.

variante
N3

Sur la route de Bischwiller

> tronçon rue de Bitche – rue de l'Étoile

▼ ÉTAT EXISTANT



▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

- Avec une emprise existante de 14 m, l'aménagement existant dédie 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement).
- Il s'agit d'un secteur commerçant, où circule actuellement un trafic de 15 000 véhicules/jour. Les piétons et cyclistes sont nombreux sur cet axe.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- du maintien des possibilités de dépose-minute et de livraisons.

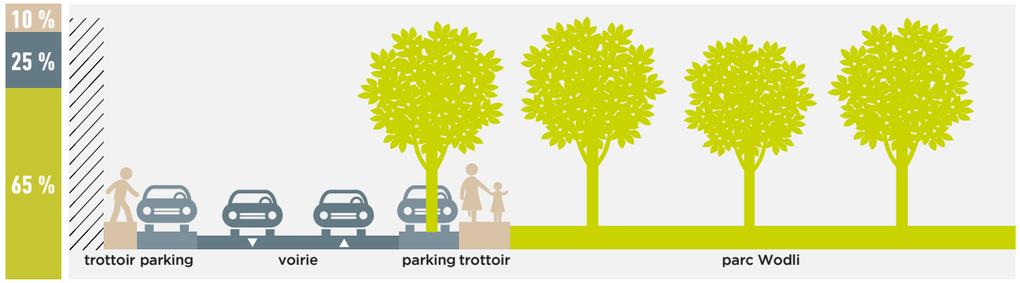
Pour cela, il sera nécessaire :

- de faire circuler le tramway sur une voie unique,
- de mettre en place des sens uniques pour la circulation générale sur une grande partie de la route de Bischwiller (risque de reports sur voies adjacentes).

Parc Wodli

> tronçon rue du Souvenir – Parc Wodli

▼ ÉTAT EXISTANT



- Avec une emprise existante de 38 m, l'aménagement existant dédie 10 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) 25 % à l'automobile et 65 % aux espaces verts (Parc du Souvenir).

L'arrivée du tramway

- Le terminus serait implanté le long de la rue du Souvenir.
- Le parc serait impacté sur sa partie nord sur une épaisseur d'environ 15 m, touchant les arbres et la composition intérieure du parc : déplacement du kiosque, proximité du monument aux morts.

VARIANTE C1

Gare - République par l'avenue des Vosges

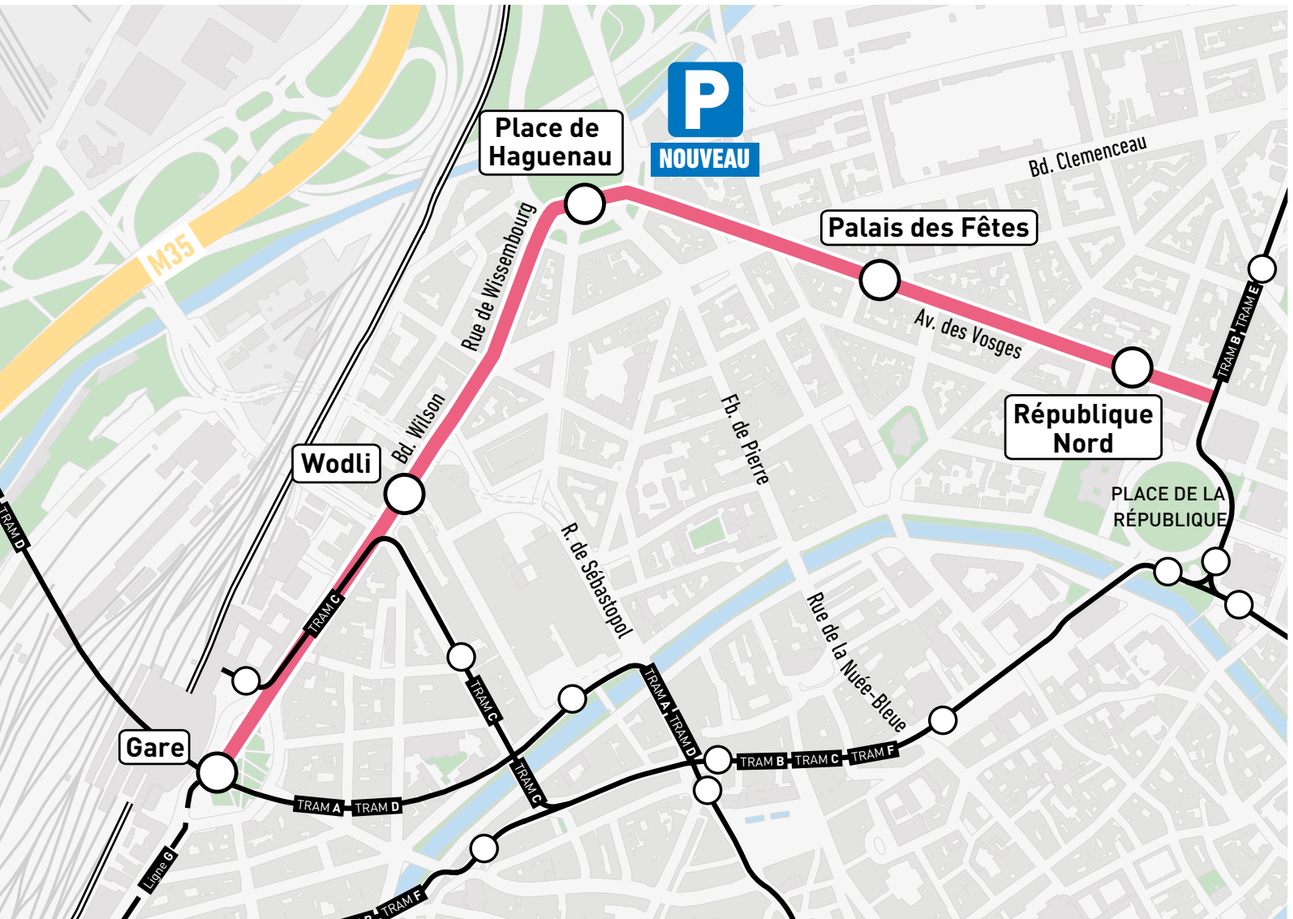
Depuis la gare où serait créée une deuxième station tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins. Le tracé se poursuivrait ensuite rue de Wissembourg, puis rejoindrait la Place de Haguenau où serait implantée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

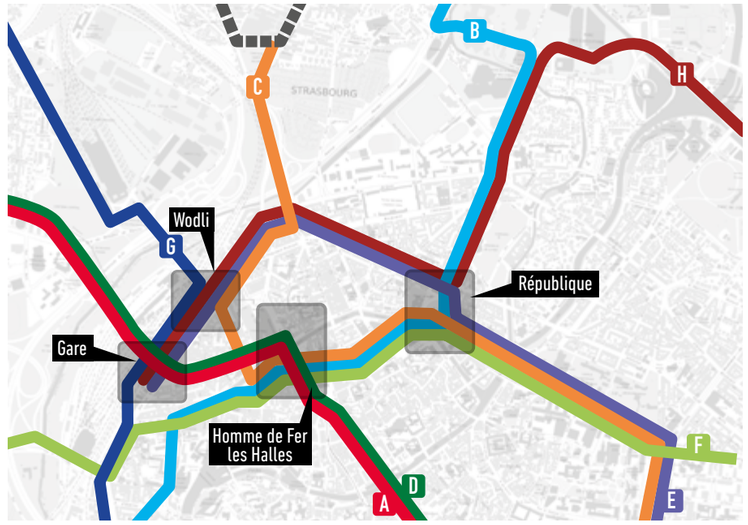
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **1,8 km**
- Nombre de stations : **5**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires 2025 : **33 450** dont **5 800** actuellement non desservis par le tram.
- Nouveau parking de proximité pour relocaliser, en partie, l'offre de stationnement perdue sur voirie.
- Intermodalité : 2 nouveaux nœuds d'échange tramway (Place de Haguenau et Wodli), dotés chacun de 3 lignes de tramway.
- Coût : **entre 40 et 50 M€HT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis :**
  - Secteur Vosges, Place de Haguenau, rue de Wissembourg.
  - Équipements principaux : Palais des Fêtes, centre des finances publiques
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 100 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).
- **14 minutes** entre la gare et la station Parlement
- **11 minutes** entre la gare et la station Université
- **Devenir des bus :** la ligne de bus H est remplacée par le tramway, la ligne 10 ne circulera plus sur l'avenue des Vosges.
- **Impact urbain :** pas de démolition de bâtiment, pas d'acquisitions de terrains nécessaires.
- **Point de vigilance patrimoine paysager :**
  - alignement latéral d'arbres avenue des Vosges,
  - alignement central remarquable rue de Wissembourg,
  - alignement central Bld Wilson,
  - parc Place de Haguenau.

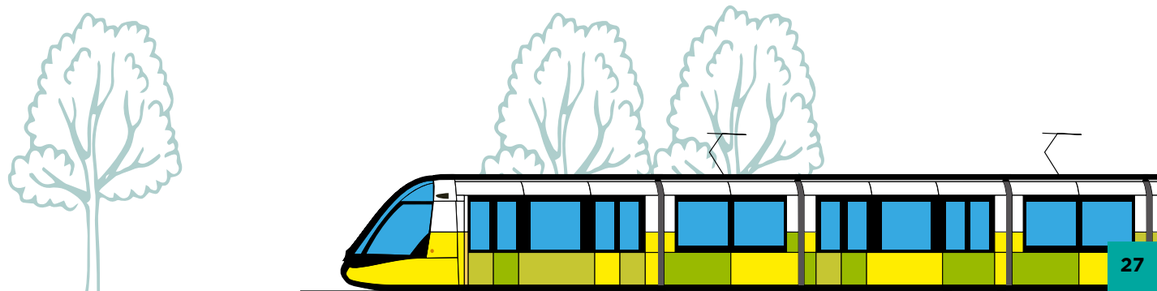
Zone d'insertion très contrainte

Réseau tramway lignes existantes





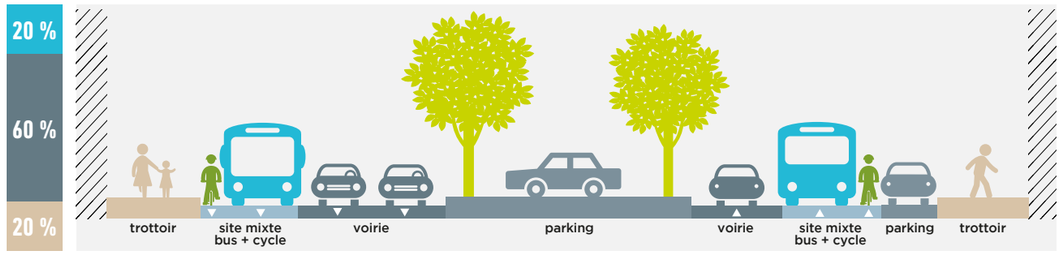
ORGANISATION ENVISAGEABLE DU RÉSEAU DE TRAM



variante
C1

Rue de Wissembourg

▼ ÉTAT EXISTANT



- Avec une emprise existante de 30 m, l'aménagement dédie 20 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 60 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement) et 20 % au transport en commun. Un alignement d'arbres remarquables occupe le terre-plein central.
- Il s'agit d'un secteur à dominante résidentielle et d'emplois tertiaires, où circule actuellement un trafic de 15 000 à 20 000 véhicules/jour.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- de la préservation des arbres en éloignant la plateforme tramway autant que possible des racines.

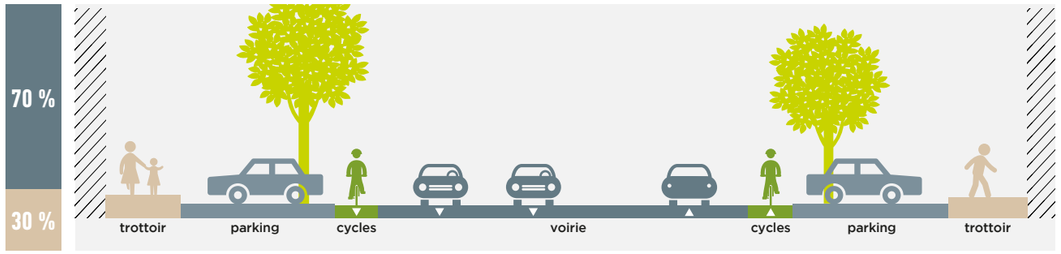
Pour cela, il sera nécessaire :

- de faire circuler le tramway soit en latéral d'un côté du terre-plein, soit en latéral de part et d'autre de la rue.

Avenue des Vosges

> tronçon boulevard Clemenceau – rue de Phalsbourg

▼ ÉTAT EXISTANT



- Avec une emprise existante de 30 m, l'aménagement existant dédie près de 30 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 70 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement). Deux alignements d'arbres latéraux sont présents.
- Il s'agit d'un secteur dense d'habitat, où sont aussi présents des commerces, des restaurants, des professions libérales et des administrations. Il y circule actuellement un trafic d'environ 20 000 véhicules/jour.
- Cet axe est doté d'un fort caractère patrimonial : il est intégré dans le périmètre Unesco et dans le Plan de Sauvegarde et de mise en Valeur de Strasbourg.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- de la préservation des arbres en éloignant la plateforme tramway autant que possible des racines,
- du respect des perspectives d'alignement de l'axe impérial.

Pour cela, il sera nécessaire :

- de positionner le tramway au centre de l'axe.

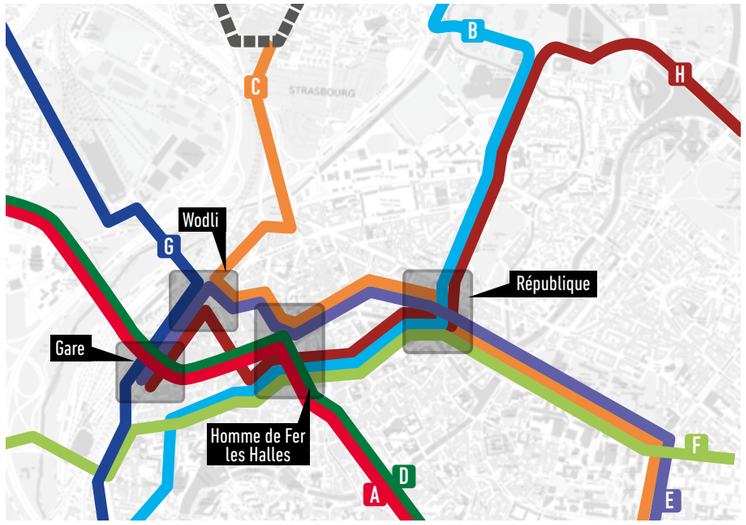
VARIANTE C2

Gare - République par les Quais

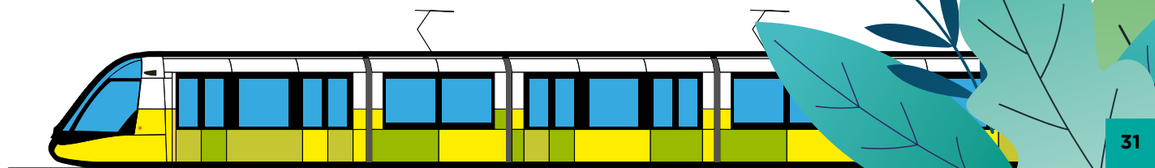
Depuis la gare où serait créée une deuxième station tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson, il bifurquerait ensuite par la rue des Halles, où s'établirait une deuxième station. Il se poursuit le long du boulevard Sébastopol, au sud duquel serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite les Quais Kléber, Finkmatt et Sturm, où pourrait s'établir une quatrième station. Il rejoindrait ensuite la Place de la République, où la jonction serait faite avec les infrastructures tramway existantes. Pour connecter le tramway vers le Nord, le tracé, depuis la rue des Halles, se poursuit par la rue de Wissembourg et par la place de Haguenau où s'établirait une cinquième station (identique C1).

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **2,2 km**
- Nombre de stations : **5**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires 2025 : **45200** dont **5400** non desservis par le tram aujourd'hui.
- Nouveau parking de proximité pour relocaliser, en partie, l'offre de stationnement perdue sur voirie
- Intermodalité : un nouveau nœud d'échange tramway : Wodli ; l'élargissement du nœud d'échange existant Halles/Homme de Fer.
- Coût : **entre 50 et 60 M€HT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis :**
  - Secteur Halles, Place de Haguenau, rue de Wissembourg.
  - Équipements principaux : Tribunal.
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 65 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).
- **15 minutes** entre la gare et la station Parlement.
- **13 minutes** entre la gare et la station Université.
- **Devenir des bus :** la ligne H serait remplacée par le tramway.
- **Impact urbain :** pas de démolition
- **Point de vigilance patrimoine paysager :**
  - alignement central remarquable rue de Wissembourg,
  - alignement central Bld Wilson,
  - parc Place de Haguenau.



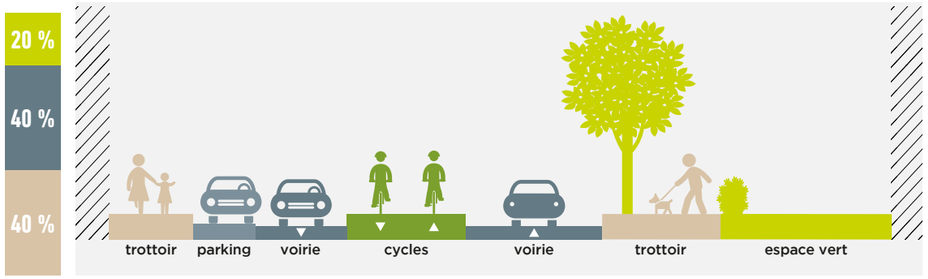
ORGANISATION ENVISAGEABLE DU RÉSEAU DE TRAM



variante
C2

Rue des Halles

▼ ÉTAT EXISTANT



végétation automobile (voirie + stationnement) modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables)

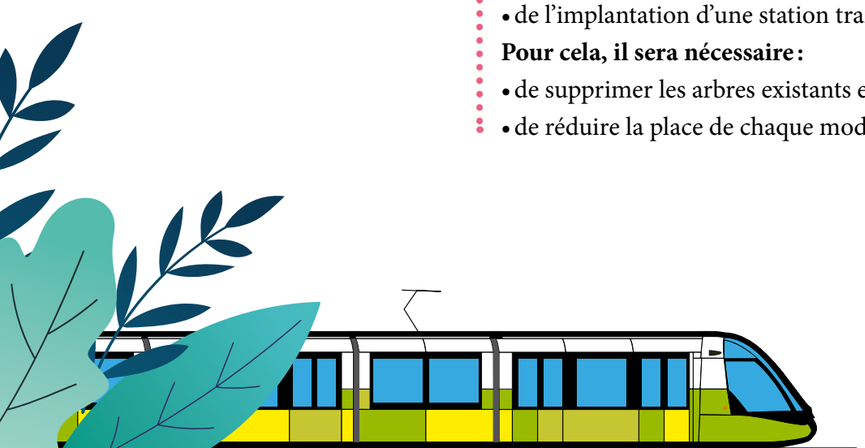
- Avec une emprise publique existante de 23 m, l'aménagement dédie près de 40 % aux modes doux (trottoirs et pistes cyclables) et 35 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement) et 20 % aux espaces verts. Un alignement d'arbre latéral est présent du côté du parking P3.
- La rue des Halles est la voie d'accès aux parkings des Halles et aux parkings de la Grande Île. Elle donne également accès à la gare routière.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- du maintien de la circulation pour accéder aux parkings et à la gare routière,
- de l'implantation d'une station tramway à cet endroit

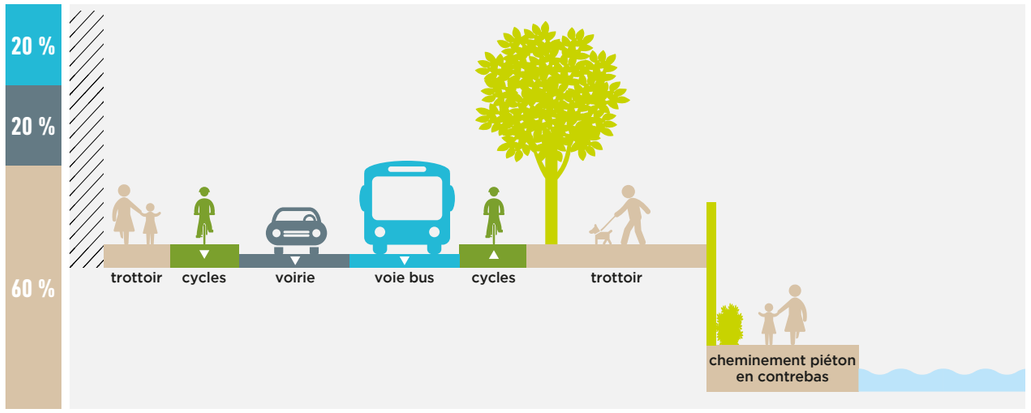
Pour cela, il sera nécessaire :

- de supprimer les arbres existants et l'espace vert,
- de réduire la place de chaque mode à son minimum.



Quai Finkmatt

▼ ÉTAT EXISTANT



transport en comun (couloir bus) automobile (voirie + stationnement) modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables)

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

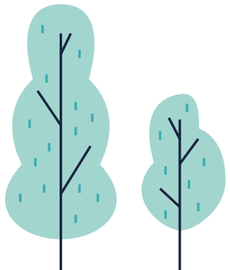
- Avec une emprise publique existante de 18 m, l'aménagement dédie 60 % aux modes actifs (trottoirs et pistes cyclables) et 40 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement) Un alignement d'arbres à caractère patrimonial est présent le long du quai. Ce secteur fait partie du périmètre Unesco et du Plan de Sauvegarde et de mise en Valeur de Strasbourg.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- de la préservation des aménagements cyclables et piétons,
- du maintien de l'alignement d'arbre existant.

Cela impliquerait :

- un tramway en site partagé avec les voitures ou une piétonisation totale de la rue,
- l'absence d'espace de dépose minute et livraisons en dehors de la plateforme tramway.



VARIANTE C3

Gare - Place de Bordeaux et Gare - République

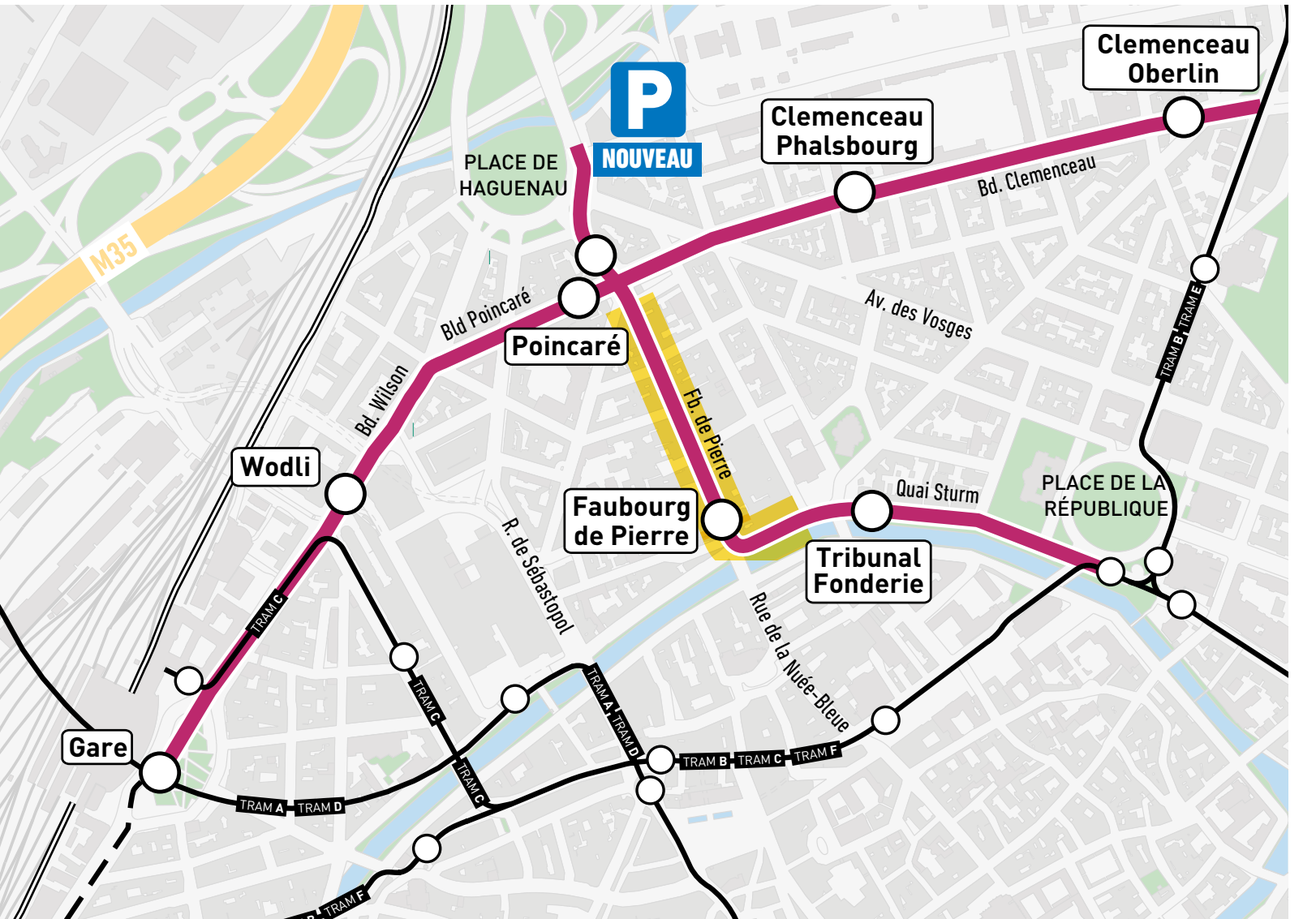
Depuis la gare où serait créée une deuxième station tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins (identique V1). Le tracé se poursuivrait ensuite Boulevard Poincaré puis se prolongerait Boulevard Clémenceau jusqu'à l'avenue de la Paix où serait créée la jonction avec les infrastructures existantes. Deux stations desserviraient le boulevard Poincaré respectivement au niveau de la rue de Phalsbourg et au niveau de la rue Oberlin. Afin d'assurer la liaison vers l'université, un tracé complémentaire serait créé rue du Faubourg de Pierre. Une station y serait implantée au sud. Le tracé se poursuit ensuite par les quais Finkmatt et Sturm (identique V2). Le tramway Nord serait connecté à cette infrastructure au croisement du Boulevard Poincaré et de la rue de Haguenau, où s'établirait une double station.

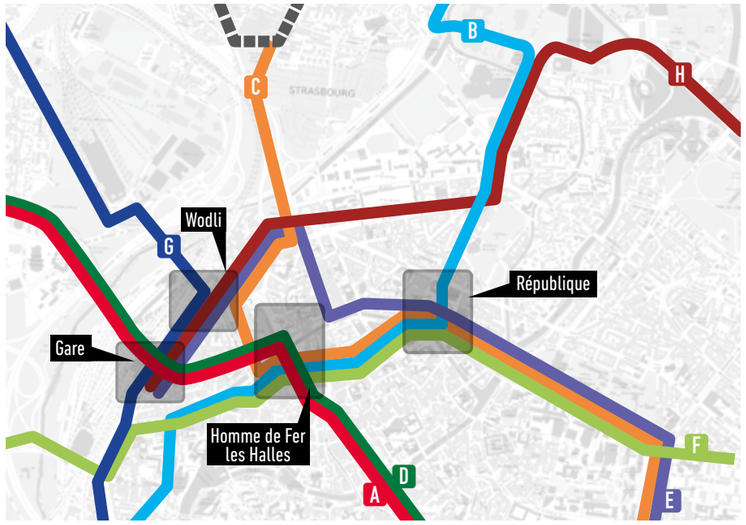
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

- Longueur : **3 km**
- Nombre de stations : **7**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires : **53 200** dont **5 700** non desservis par le tram aujourd'hui
- Nouveau parking de proximité pour relocaliser, en partie, l'offre de stationnement perdue sur voirie
- Intermodalité : deux nouveaux nœuds d'échange tramway : Poincaré/Fbg de Pierre et Wodli.
- Coût : **entre 65 et 75 M€HT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis :**
  - Secteur Poincaré, Clemenceau, Place de Haguenau, Faubourg de Pierre.
  - Équipements principaux : Tribunal, Caserne militaire, Palais des Fêtes, UGECAM
- **Niveau de fiabilité du service tramway** : 70 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).
- **13 minutes** entre la gare et la station Parlement.
- **12 minutes** entre la gare et la station Université
- **Devenir des bus :** la ligne H serait remplacée par le tramway.
- **Impact urbain :** aucune démolition de bâtiment, aucune acquisition de terrains.
- **Point de vigilance patrimoine paysager :**
  - deux alignements occupent le terre-plein central sur les Boulevards Poincaré et Clemenceau et Wilson. Parc Place de Haguenau.

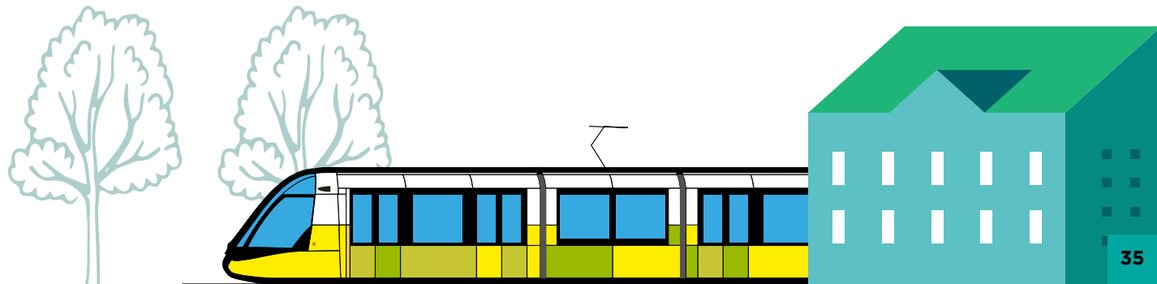
Zone d'insertion très contrainte

Réseau tramway lignes existantes





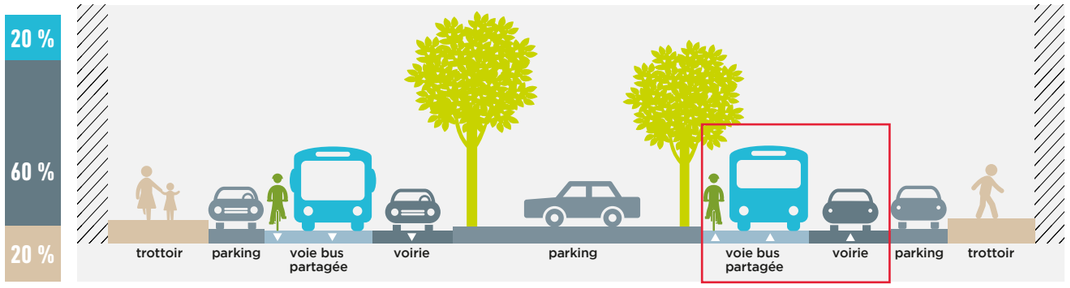
ORGANISATION ENVISAGEABLE DU RÉSEAU DE TRAM



variante
C3

Boulevard Poincaré, Boulevard Clemenceau

▼ ÉTAT EXISTANT



transport en comun (couloir bus) automobile (voirie + stationnement) modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables)

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

- Avec une emprise publique existante de 30 m, l'aménagement dédie 20 % aux modes actifs (trottoirs et pistes cyclables), 60 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement) et 20 % au transport en commun. Deux alignements d'arbres occupent le terre-plein central.
- Le boulevard Clemenceau supporte un trafic de 8 000 véhicules/jour. L'activité est mixte.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

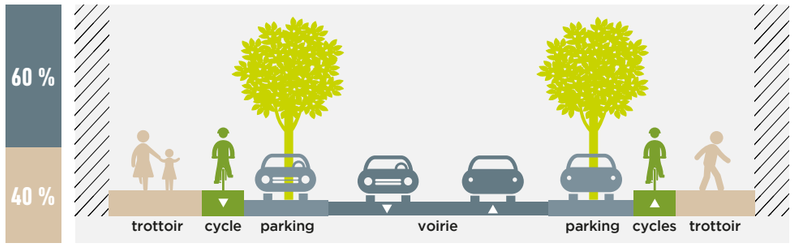
- de la création d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- du maintien de l'alignement d'arbre existant au centre.

Cela impliquerait :

- le tramway occuperait les espaces latéraux,
- pour accéder à leurs entrées cochères, les riverains devraient franchir la plateforme tramway.

Rue du Faubourg de Pierre

▼ ÉTAT EXISTANT



automobile (voirie + stationnement) modes actifs (trottoirs + aménagements cyclables)

▼ AMÉNAGEMENTS POUVANT ÊTRE RÉALISÉS

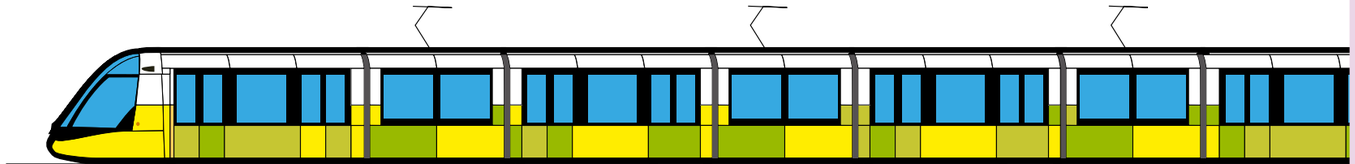
- Avec une emprise publique existante de 19 m, l'aménagement dédie 40 % aux modes actifs (trottoirs et pistes cyclables) et 60 % à l'automobile (voirie circulée et stationnement). Deux alignements d'arbres sont plantés de part et d'autre de la chaussée.
- La rue du Faubourg de Pierre est très commerçante. Elle supporte un trafic de 9 500 véhicules/jour. Les piétons et les cyclistes y sont nombreux.

Le réaménagement de la rue avec l'arrivée du tramway devrait tenir compte :

- du maintien d'aménagements cyclables et piétons de qualité,
- du maintien de possibilité de stationnement pour la dépose-minute ou les livraisons.

Cela impliquerait :

- le tramway occuperait un espace partagé avec les voitures, au moins dans un sens,
- il serait nécessaire de revoir localement le plan de circulation,
- les alignements d'arbres devraient être replantés.



Participez aux deux temps de la concertation

Juin - Juillet :
le projet de tramway dans son territoire.
Débat public concernant la mobilité, les tracés, les contraintes et opportunités pour le territoire

Septembre :
le projet de tramway et les aménagements envisageables.
Débat public enrichi avec les solutions envisageables pour l'insertion dans les différentes rues, ou encore pour l'aménagement des places (Place de la Gare, Place de Haguenau).

Comment vous informer ?
Comment participer et enrichir le projet ?

- Renseignez-vous avant de vous déplacer. Les dates, lieux et horaires précisés ci-dessous sont susceptibles de varier selon les règles sanitaires en vigueur.
- Privilégiez le site internet pour la consultation en ligne des informations sur le projet et pour faire part de vos avis et observations.
- Consultez la page participer.eurometropole-strasbourg.eu régulièrement, des compléments y seront apportés en lien avec le débat organisé entre le 15 juin et le 30 septembre.

Réunions publiques

Mardi 29 juin à 18h30*
Mercredi 15 septembre à 18h30*
mercredi 30 juin à 18h30
mercredi 22 septembre à 18h30**

Retransmission et participation en direct sur participer.eurometropole-strasbourg.eu

* Réunion en Mairie de Schiltigheim ouverte au public peu à l'aise avec l'informatique. Inscription possible par mail auprès de la Ville de Schiltigheim (catherine.ober@ville-schiltigheim.fr ou 03 88 83 90 00 poste 8142).

** Réunion en salle du Conseil au Centre Administratif ouverte au public dans la limite des places disponibles.

Venez nous voir ! L'équipe projet vous attend :

Jeudi 24 juin
de 17h30 à 19h30
Mairie de Schiltigheim (extérieur)

Vendredi 25 juin
de 15h30 à 17h30
Centre administratif, salle 1122

Jeudi 1er juillet
de 17h à 19h
Médiathèque Olympe de Gouges

Vendredi 2 juillet
de 11h à 13h
marché Place Broglie

Lundi 5 juillet
de 18h à 20h
parking du Centre commercial E. Leclerc Schiltigheim

Mardi 6 juillet
de 16h30 à 18h30
Mairie de Bischheim

Mardi 7 septembre
de 17h30 à 19h30
Mairie de Schiltigheim (extérieur)

Mercredi 13 septembre
de 17h à 19h
Halles du Scilt

Jeudi 9 septembre
de 17h à 19h
Médiathèque Olympe de Gouges

Mardi 14 septembre
de 16h30 à 18h30
Mairie de Bischheim

Lundi 20 septembre
de 15h30 à 17h30
Centre administratif, salle 1122

Vendredi 24 septembre
de 11h à 13h
marché Place Broglie

Consultez l'exposition du projet :

- **Centre administratif**
- **Médiathèque Olympe de Gouges**
- **Mairie de Schiltigheim** (en extérieur)
- **Mairie de Bischheim**
- **Sur le site internet participer. eurometropole-strasbourg.eu**

Dites-nous ce que vous en pensez !

Dans les registres mis à disposition dans les lieux accueillant l'exposition.

Sur le site internet
participer. eurometropole-strasbourg.eu

Par courriel
ProjetTramNord@strasbourg.eu

Par courrier
à l'attention de
la Direction de la Mobilité,
Espaces Publics et Naturels
Eurométropole de Strasbourg
1 Parc de l'Étoile
67076 Strasbourg

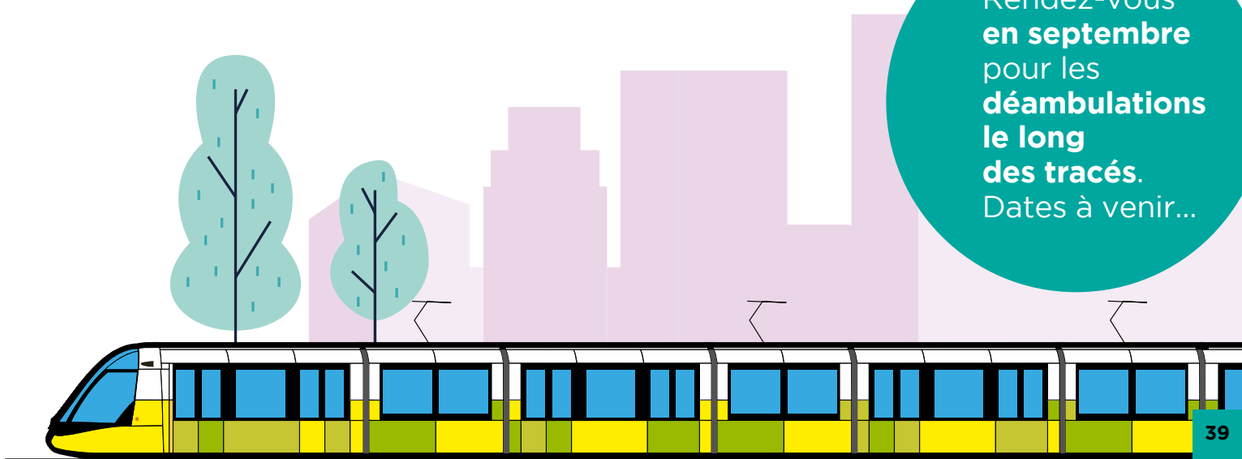
Centre administratif de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg
1 Parc de l'Étoile à Strasbourg.
Du lundi au vendredi de 8h à 17h30 et le samedi de 8h30 à 12h
03 68 98 50 00

Médiathèque Olympe de Gouges
3 rue Kuhn à Strasbourg.
Le mardi, mercredi et vendredi de 10h à 18h, le jeudi de 13h à 19h et le samedi de 10h à 17h.

Mairie de Schiltigheim
110 route de Bischwiller à Schiltigheim.
Du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 14h à 17h30. Le vendredi de 8h30 à 14h.
03 88 83 90 00

Mairie de Bischheim
37 route de Bischwiller à Bischheim.
Du lundi au vendredi de 8h à 12h30 et de 13h30 à 16h30.
03 88 20 83 83

Crédits :
Croquis : Christophe Meyer • Photos : Eurométropole de Strasbourg et bureau d'études TTK Transport Technologie Karlsruhe • Contenu technique : Bureau d'études TTK Transport Technologie Karlsruhe



Rendez-vous **en septembre** pour les **déambulations le long des tracés**. Dates à venir...

Strasbourg.eu
eurometropole

Expositions, permanences, déambulations et réunions publiques :

INFORMEZ-VOUS ET PARTICIPEZ SUR participer.eurometropole-strasbourg.eu