

An aerial photograph of the city of Schiltigheim, showing a dense urban area with various buildings, streets, and green spaces. The image is partially overlaid by a red semi-transparent rectangle.

**schilick**

# **SCHILTIGHEIM, DEMAIN**

**Nouveaux usages pour  
une ville transformée  
et apaisée**

Conseil Municipal du 13 décembre 2022





## Avant-propos

### Schiltigheim, une ville en pleine transition

La Ville de Schiltigheim est en pleine transition. A moyen terme, elle verra son organisation spatiale et sa morphologie urbaine fortement modifiées au profit d'une grande amélioration de son accessibilité et de sa relation (connexion) avec les autres communes.

En effet, ses principaux tronçons et circulations seront profondément restructurés avec l'arrivée du tram côté Ouest sur la Route du Général de Gaulle et un apaisement côté Est, le long de la Route de Bischwiller jusqu'à Hœnheim, permettant une redéfinition complète de l'organisation de la mobilité multimodale et des circulations sur son territoire.

Cette transition questionnera la place de tous les modes de déplacements et notamment la place de la voiture.

**Ce livret a pour vocation de présenter la stratégie territoriale de la Ville de Schiltigheim à l'horizon 2026 et de faire une synthèse des enjeux relatifs à chaque projet.** Cette vision porte principalement sur le développement des Mobilités.

## Sommaire

	1
<b>Avant-propos</b>	<b>3</b>
Schiltigheim, une ville en pleine transition	3
<b>Sommaire</b>	<b>3</b>
<b>Espaces publics : nouveaux usages pour une ville apaisée</b>	<b>4</b>
Le schéma directeur de l'espace public	5
<b>Le développement des infrastructures de transport en commun</b>	<b>6</b>
Le Tram Nord et ses projets connexes	6
Restructuration de la ligne 50	8
Réseau Express Métropolitain Européen (REME)	8
<b>Le développement des infrastructures dédiées aux mobilités actives</b>	<b>9</b>
Les infrastructures vélo	9
<b>La place de la voiture en ville</b>	<b>11</b>
L'apaisement de la route de Bischwiller	11
L'étude de circulation sur les communes du nord de l'Eurométropole	12
L'extension du stationnement payant sur la ville	13



## Espaces publics : nouveaux usages pour une ville apaisée

Le plan de transformation de la ville s'articule autour d'axes et de pôles, qui vont subir de grands bouleversements dans les années à venir. Support de ces changements, la ville porte en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg, un **projet territorial ambitieux autour des mobilités, du développement des infrastructures de transports et du renforcement des infrastructures/équipements existants ou futurs** qui vont dessiner le Schiltigheim de demain.

La ville se structure principalement autour de trois polarités urbaines, qui s'interconnectent les unes aux autres (**voir [Annexe 1 : Stratégie territoriale](#)**) :

- **Entrée Ouest** : QPV de Ecrivains ainsi que le Pôle Gare et son REME
- **Entrée Sud** : Pole Fischer comme projet emblématique d'une ville récréative
- **Centre-ville** : Pole central, autour de l'hôtel de ville et de la médiathèque

Ces secteurs à enjeux de changements s'accompagnent du développement de nouveaux services et de l'arrivée de nouvelles populations (opérations immobilières).

Autour de ces différentes polarités territoriales, **trois axes de communication et de développement majeurs** se dégagent :

- **Axe Nord-Sud** : la route du Général de Gaulle
- **Axe central** : la route de Bischwiller
- **Axe Est-Ouest** : les liaisons permettant le développement d'infrastructures Est-Ouest.

Le **développement transports alternatifs à la voiture** est un enjeu majeur car il s'accompagne d'une amélioration qualitative des espaces publics et de l'offre de mobilité. En effet, en tant que commune périphérique et proche de Strasbourg, Schiltigheim bénéficie d'un maillage important en terme de transports en commun le long des principaux axes de communication. Ce maillage doit être réorganisé afin de permettre une connexion efficace des polarités, de supporter l'arrivée de nouveaux habitants liés à la livraison de projets urbains/immobiliers et surtout de **permettre une intermodalité<sup>1</sup> avec les autres modes de transport**.

Pour construire une circulation multimodale, le développement des modes alternatifs à la voiture et des aménagements s'accompagne de la promotion **des mobilités actives via la création d'un maillage cyclable sur le territoire**.

---

<sup>1</sup> Terme employé en géographie des transports et des mobilités pour désigner l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins **deux modes**, intégrés dans une chaîne de déplacement.



Schiltigheim souhaite s'affirmer en tant que « ville à vivre » pour tous ses habitants, en développant les **circulations cyclistes et les cheminements piétons** (aménagement, sécurité des itinéraires...) ainsi qu'une **accessibilité adaptée et améliorée** des principaux équipements (culture, loisirs, écoles, parcs, commerces).

Ainsi, en donnant plus de place à tous les usages et usagers ainsi qu'aux espaces publics, la **place de la voiture sera réinterrogée à l'avenir via une redistribution des mobilités dans la ville.**

**L'objectif** : une ville apaisée (circulations), des espaces publics de qualité, une ville verte et résiliente adaptée aux enjeux de la ZFE.

## Le Schéma Directeur des Espaces Publics (SDEP)

Support de ces réflexions, la commune de Schiltigheim et l'Eurométropole de Strasbourg souhaitent disposer d'un document dénommé « Schéma Directeur des Espaces Publics » (SDEP) permettant de **donner une vision à court et moyen terme de la transformation des espaces publics comme support de la construction de son projet territorial.**

Les objectifs du schéma sont de définir et mettre en œuvre une politique des espaces publics et du paysage structurant le territoire tout en améliorant son accessibilité. Ce schéma directeur doit être directement applicable par les services et se révèle un outil de dialogue entre services et partenaires pour co-élaborer l'espace public et la trame viaire sur le ban communal de Schiltigheim.

Ce schéma directeur aura pour objectifs :

- D'animer un débat public avec les habitants-es sur ce qu'ils souhaitent pour leur commune et en particulier d'engager le débat sur la transformation des espaces publics ;
- De définir un cadre d'orientation et des principes d'aménagement pour les interventions de la commune mais aussi celle de l'Eurométropole ;
- De s'assurer de la cohérence des interventions dans leur programmation et leur enchaînement dans la période des 8 prochaines années.

Etat d'avancement :

Prestataire/bureau d'études	Début de mission	Etat d'avancement	Fin prévisionnelle de la mission
Groupement Urbitat +	Octobre 2022	Des concertations (marches interactives) seront réalisées en 2023	2 <sup>ème</sup> semestre 2024



## Le développement des infrastructures de transport en commun

Afin d'inciter au **report modal**<sup>2</sup> et de **réduire les pratiques de l'autosolisme**<sup>3</sup> à l'échelle de l'aire urbaine strasbourgeoise, le territoire doit disposer d'une **offre de mobilités et d'infrastructures de transports suffisamment attractives** pour les usagers. Cela passe par l'extension et l'aménagement d'un réseau de transports en commun permettant d'assurer efficacement les déplacements de l'ensemble des personnes qui vont chaque jour de l'extérieur de la Métropole vers cette dernière et inversement (déplacements domicile-travail, ...etc).

### Le Tram Nord et ses projets connexes

Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, représente un **axe essentiel de la politique commune en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale**.

Depuis son lancement, le projet a fait l'objet **d'une première phase de concertation publique entre le 15 juin et le 30 septembre 2021**. Le projet s'articule autour de 2 secteurs - le secteur nord (Schiltigheim et Bischheim) et le centre (Strasbourg). Pour chacun des deux secteurs, trois variantes de tracé ont été étudiées et mises à la concertation, et le choix s'est finalement porté sur le tracé N1 constituant une nouvelle infrastructure de tramway entre la place de Haguenau à Strasbourg et le futur terminus à Bischheim.

Les études sont engagées avec un groupement de bureaux d'études à compter d'octobre/novembre 2022, pour une **durée prévisionnelle de 18 mois pour les études d'avant-projet (voir [Annexe 2 : Développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim](#))**. Le programme regroupe l'étude de différents secteurs à projet répartis sur les 3 communes :

- Le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord ;
- L'amélioration des connexions à la M35 (Echangeur de Bischheim, création de la bretelle Briqueterie au niveau de l'Avenue de la Deuxième DB vers la M35) ;
- L'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- L'aménagement de la place de Haguenau ;
- L'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- L'aménagement du secteur de la Place de la Gare ;
- Le réaménagement de l'arrière gare les Halles dédiées aux bus et aux cars inter-urbains en hub multimodal ;

<sup>2</sup> On parle ici de report modal de la voiture vers les autres modes de transports : vélo, marche, transports alternatifs...etc.

<sup>3</sup> Lorsqu'une personne se déplace seule dans sa voiture. Contraire au covoiturage.

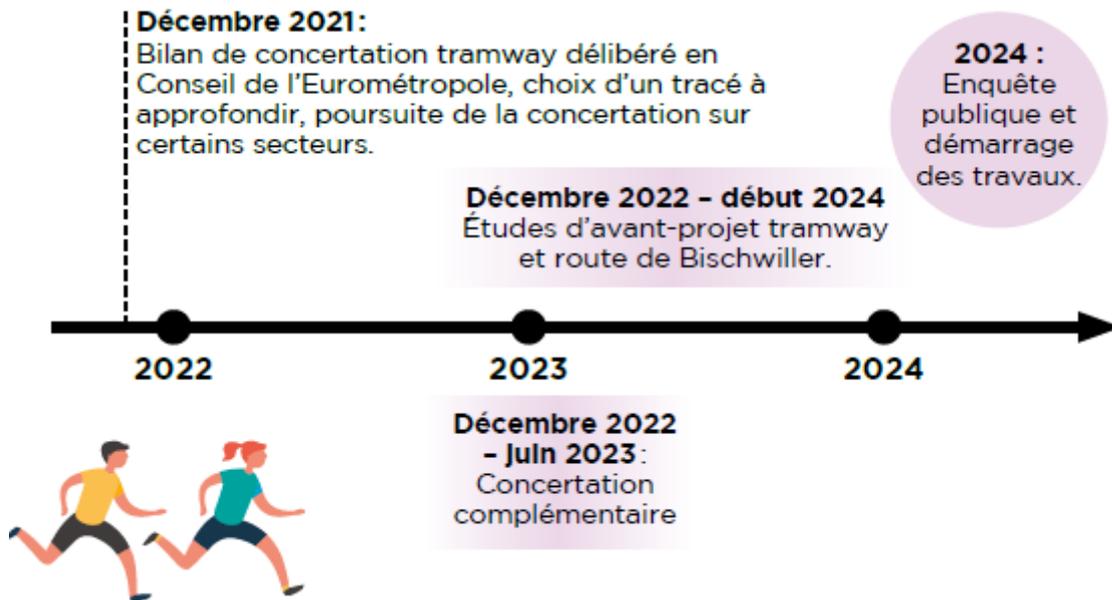


- Le parking de l'Eglise Rouge ;
- L'apaisement de l'Avenue des Vosges.

L'engagement d'une **phase de concertation complémentaire** avec le public a été acté en parallèle des études d'avant-projet, dans l'objectif d'enrichir le programme d'aménagement sur différents secteurs liés au projet : futur terminus Nord, apaisement de la Route de Bischwiller...etc.

Les ateliers de concertation ont été programmés sur ces thématiques de **décembre 2022 à juin 2023**.

Le planning prévisionnel est le suivant :



© EMS, 2022

Etat d'avancement :

Prestataire	Début de mission	Etat d'avancement	Fin prévisionnelle de la mission
Groupement GETAS (Serue Ingenierie, Atelier Alfred PETR, EGIS Rail, Roland Ribl et Associés, RICHTER Architectes et Associés)	Décembre 2022	Démarrage de la prestation	2026/2027



## Restructuration de la ligne 50

La **ligne 50**, structurante à l'échelle de l'agglomération dans sa desserte Est-Ouest, a vocation à se transformer en « ligne L », avec un meilleur cadencement avec **une fréquence équivalente à une ligne à haute qualité de service (toutes les 5 à 8 minutes)**.

Ce renforcement de la future L5 s'accompagnera également d'un changement d'itinéraire avec un accès par le passage du Cimetière et le barreau Vilogia (logements) et l'aménagement de 2 nouveaux arrêts, dans le cadre du réaménagement du parvis aux abords de la nouvelle Médiathèque Nord (**voir [Annexe 3 : Restructuration de la ligne 50 \(L5\)](#)**).

## Réseau Express Métropolitain Européen (REME)

Le REME vise à **améliorer les conditions de mobilité** aussi bien des personnes résidant dans les secteurs périphériques, périurbains et ruraux que des habitant-es de l'Eurométropole, en permettant des **déplacements de moyenne distance efficaces au sein du bassin de vie strasbourgeois**.

Le REME est conçu comme un **réseau multimodal transfrontalier**, reposant sur :

- **Un volet ferré** portant sur l'amélioration de l'ensemble des dessertes TER de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise, y compris vers l'Allemagne.
- **Un volet routier** avec la mise en œuvre d'un réseau de cars express dotés d'aménagements dédiés. Le Transport en Site Propre de l'Ouest (TSPO) sur la M351 reliera une grande partie de l'Ouest strasbourgeois au cœur de la métropole.

Evolution du nombre de trains s'arrêtant dans les gares de l'Eurométropole de Strasbourg, avec la mise en service du premier saut d'offre ferroviaire du REME				
	Type de jour	Aujourd'hui	A partir du 11 décembre 2022	A partir du 21 août 2023
<b>Bischheim</b>	Du lundi au vendredi	30	30	34
	Samedi	8	8	8
	Dimanche	4	4	4

Déjà bien dotée, **la gare de Bischheim-Schiltigheim** va se **moderniser et favoriser son accessibilité**. C'est tout l'enjeu du projet « Pôle d'Echanges Multimodal », qui vise à offrir des conditions d'accessibilité améliorées à la gare de Bischheim-Schiltigheim.



Les études de faisabilité ont été conduites par le bureau SUEZ Consulting. Plusieurs scénarios ont été proposés pour le franchissement des voies ferrées, ouvrage devant répondre à trois fonctions :

- Passe quartier et désenclavement du quartier des Écrivains (ce projet de franchissement bénéficie d'un financement ANRU de 1,3 M€) ; une étude complémentaire doit permettre d'explorer aussi la possibilité de passer par un souterrain ; celle-ci sera livrée au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2023.
- Accès facilité à la Gare depuis l'Ouest.
- Aménagement cyclable pour la Rocade 2 Vélostras.

## Le développement des infrastructures dédiées aux mobilités actives

### Les infrastructures vélo

La stratégie Vélo déployée par l'EMS se décline à différentes échelles (voir [Annexe 4 : Aménagements vélo programmés ou à réaliser](#)) :

- Les aménagements du Plan vélo 2022-2026 pour les projets d'intérêt métropolitain,
- Les aménagements tactiques, réponse « légère » à un besoin « immédiat »,
- Les aménagements d'intérêt communaux, permettant un maillage plus fin du réseau.

Cette politique, portée par l'Eurométropole, la ville de Schiltigheim l'a souhaitée **ouverte à la discussion avec la population, les associations usagers des transports et concertée entre les services de l'EMS et de la ville.**

Tirant les conséquences de la concertation faite sur les mobilités en 2019 par l'EMS, dont la synthèse a fait l'objet d'un Livre blanc des Mobilités à Schiltigheim, nous avons lancé en 2020 un groupe de travail « mobilités actives » sous l'égide de Monsieur le premier adjoint Patrick Maciejewski.

Ce groupe de travail réunit associations liées à la mobilités, élus de la ville et de la métropole. Il a co-construit un plan des mobilités actives sur la ville.

Des enjeux stratégiques d'aménagements structurants ont été identifiés :

- ➔ Améliorer le maillage du réseau eurométropolitain en développant de nouvelles continuités structurantes
- ➔ Profiter de l'arrivée du tram sur Schiltigheim afin de réfléchir à un nouveau plan d'aménagement des mobilités sur la ville
- ➔ Créer de nouveaux axes structurants au niveau de la ville :
  - L'axe Est-Ouest dont l'étude, portée par l'EMS, a été réalisée en 2019/2020



- Achever les continuités Nord-Sud sur les marges Ouest (espace européen de l'entreprise), centre (route de Bischwiller, avenue du Général De Gaulle, continuité sur la gare vers Bischheim) et Est (consolidation du canal de la Marne au Rhin)

De nombreux aménagements sont envisagés ou à l'étude actuellement. Ainsi les principaux aménagements dont les travaux devraient débuter dans les 3 prochaines années sont :

- **À partir de 2023**

- Abords de la Médiathèque : aménagement en faveur des modes actifs passage du Cimetière et le prolongement de la piste cyclable route de Bischwiller entre le parking Debus et la rue des Pompiers, y compris sécurisation du carrefour Bischwiller/Pompiers

- **À partir de 2024**

- Amélioration tunnel de Rungis : sécurisation des débouchés et amélioration des raccords
- Rue du 23 Novembre (en lien avec ESPEX Quartier des Généraux) : création d'une piste bidirectionnelle en lieu et place des pistes unidirectionnelles, amélioration de la liaison avec la passerelle de Hausbergen et connexion avec le projet tram sur la rue du Général de Gaulle
- Zone de rencontre rue Neuve et rue des Petits Champs
- La Rocade 2 Vélostras : création d'un itinéraire cyclable continu et sécurisé pour connecter l'axe Est-Ouest de la commune (rue d'Erstein - rue du Lauterbourg – rue des Vosges – rue de la Zorn). Différents scénarios de répartition des mobilités sur les tronçons en cours. (Crédit travaux T4 budgété à 1,2M€ par l'EMS pour 2023, travaux possibles fin 2024)

- **À partir de 2025**

- Aménagement cyclable rue Pasteur
- Sécurisation du carrefour rue des Pompiers/rue Principale en lien avec le réaménagement de la placette de la Pomme d'Or
- Secteur Wacken : liaison Archipel/piste du canal + amélioration franchissement de l'écluse sur l'Aar
- Suites de la Rocade 2 Velostras.
- Liaison le long de la voie ferrée entre la rue du Passage à Bischheim et la rue d'Erstein



A ces aménagements se rajoute bien entendu le projet du tram Nord de l'agglomération qui va **restructurer les mobilités et accompagner la création ou l'amélioration des cheminements cyclables et piétons sur le tracé du tramway** (sud de la route de Bischwiller, rue Hélène Schweitzer, route du Général de Gaulle puis route de Brumath à Bischheim) mais également sur l'ensemble de la route de Bischwiller qui sera réaménagée dans le cadre du projet de tramway.

Ces travaux vont démarrer à **partir du 1<sup>er</sup> trimestre 2025**.

## La place de la voiture en ville

Au 1<sup>er</sup> janvier 2023, la Zone à Faibles Emissions interdira la circulation des véhicules en fonction de leur vignette Crit'Air dans l'EMS. Etape par étape les limitations se renforceront de manière progressive, avec l'exclusion des véhicules les plus polluants, afin de n'autoriser à circuler que les véhicules dits « propres » (Crit'Air 1 et 0 en 2028, avec des étapes intermédiaires). En lien avec ce projet qui concerne toutes les communes de l'Eurométropole, la Ville porte plusieurs projets afin de **questionner et redéfinir la place de la voiture sur son territoire, de manière plus raisonnée**.

## L'apaisement de la route de Bischwiller

Intégré dans le projet du tram Nord, l'apaisement de la route de Bischwiller consiste en une restructuration des mobilités en faveur des circuits piétons, cyclistes et bus, afin d'améliorer le cadre de vie des habitants. La voiture ne sera pas supprimée mais reléguée au second plan (apaisement).

*Données clés : 13 000 véhicules/jours dont 33% de transit et 20% de déplacements de proximité (volonté de réduire à 40-50% le trafic).*

Etude portée par l'EMS, ses objectifs sont les suivants :

- **Développer les modes alternatifs à la voiture particulière** : les transports en commun (maintien de la L3, ligne 50, ...), le vélo, la marche, l'autopartage et le covoiturage, afin de rechercher une répartition plus équilibrée de l'espace public, moins favorable à l'usage de la voiture individuelle et dans l'idée d'apaiser la ville et de préserver le cœur historique de Schiltigheim ;
- **Créer une véritable liaison cyclable Nord – Sud pour les modes actifs** (vélos, piétons) afin de sécuriser leurs déplacements et proposer un meilleur maillage de territoire contribuant à leur usage. Cette liaison sera confortable et sécurisée. La continuité avec le réseau cyclable existant sera recherchée, notamment afin d'assurer des connexions vers les rocades 1 et 2 du réseau Vélostras, lesquelles permettent des déplacements sécurisés d'Est en Ouest ;



- **Renforcer l'accès aux différents équipements publics** (gare, hôtel de Ville, médiathèque...) pour les modes actifs, en prévoyant notamment du stationnement vélo à proximité directe de ces équipements ;
- **Reconsidérer le besoin et le fonctionnement du stationnement automobile** sur l'axe de la route de Bischwiller et aux alentours, tout en veillant à l'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement afin de mieux répartir l'espace public le long de l'axe et de répondre aux besoins des riverains et des commerces.
- **Réduire les îlots de chaleur** en évaluant les opportunités de désimperméabilisation, d'infiltration des eaux pluviales et de végétalisation de cet axe de circulation.

La mise en œuvre concrète de cette étude passera par une phase de travaux importants sur l'axe de la route de Bischwiller.

A ce jour, une enveloppe de 2.5 M€ est provisionnée par l'EMS.

Etat d'avancement :

Prestataire	Début de mission	Etat d'avancement	Fin prévisionnelle de la mission
Groupement Arcadis	Octobre 2022	Intégré aux concertations complémentaires du Tram Nord	2025

### L'étude de circulation sur les communes du nord de l'Eurométropole

Les communes de Schiltigheim et Bischheim vont évoluer dans les prochaines années, avec de nombreux projets touchant à l'espace public et aux systèmes de mobilités (circulations) :

- Mise en service d'une ligne de tramway ;
- Mise en œuvre d'un plan vélo ;
- Amélioration des performances bus ;
- Développement urbain ;
- Projets routiers (notamment requalification M35) ;

L'EMS souhaite définir, en concertation étroite avec les communes, **un plan de circulation cohérent avec l'ensemble de ces projets pour l'horizon 2023 et 2026**. Le périmètre général de la réflexion touche à quatre communes : Bischheim, Hœnheim, Schiltigheim et le Nord de Strasbourg.



Deux scénarios seront élaborés en concertation avec l'EMS et les communes pour l'horizon 2026 ;

La mission est décomposée en 3 étapes :

- **Étape 1** : diagnostic synthétique, identification des enjeux, objectifs, marges de manœuvre et contraintes pour l'élaboration des scénarios ;
- **Étape 2** : élaboration et évaluation de deux scénarios de plan de circulation à horizon 2026 ;
- **Étape 3** : déclinaison du plan de circulation à l'horizon 2023

## L'extension du stationnement payant sur la ville

Afin d'accomplir ces ambitions en termes de déplacements et les objectifs assignés à l'espace public et à l'aménagement urbain par les politiques de mobilité, d'accessibilité et de cadre de vie, la Ville souhaite agir sur le **levier du stationnement**.

En effet, pour accompagner la concrétisation de ces projets de mobilités, de répondre à la pression croissante sur le stationnement en voirie et aussi surtout de libérer l'espace publics pour d'autres usages, **la zone de stationnement payante au centre-ville sera étendue à toute la commune** sauf aux QPV des Écrivains et du Marais (**voir [Annexe 5 : zones concernées par le projet d'extension du stationnement payant](#)**).

Objectifs du projet :

- **Libérer l'espace public à d'autres usages** : renforcer l'attractivité du territoire via la diminution des voitures ventouses, l'augmentation du taux de rotation dans les zones commerçantes, de la réduction du stationnement sauvage et des conflits d'usages entre les usagers.
- **Compléter les projets structurant de mobilités en lien avec les orientations des politiques publiques (EMS + Ville)** : inciter aux changements de comportements de mobilités et au report modal (ZFE, développement et renforcement des transports en commun ainsi que des modes actifs)
- **Informer, expliquer, accompagner les usagers** : faire adhérer les usagers aux orientations choisies en les sensibilisant pour faire évoluer leurs comportements et pratiques de mobilités.

L'extension du stationnement payant sera réalisée par tranches :

- **Tranche 2023** : Secteur Sud de Schiltigheim (Quartiers des Malteries, Fischer, Roseraie)
- **Tranche 2024** : Secteur Est (Centre-ville, Lauterbourg, St Laurent)
- **Tranche 2025** : Secteur Ouest (Écrivains hors QPV, Trois épis, Leclerc-Maréchaux)



Chiffres clés :

- 841 places payantes dans la zone actuelle (42 horodateurs, 13 parkings publics)

Etat d'avancement :

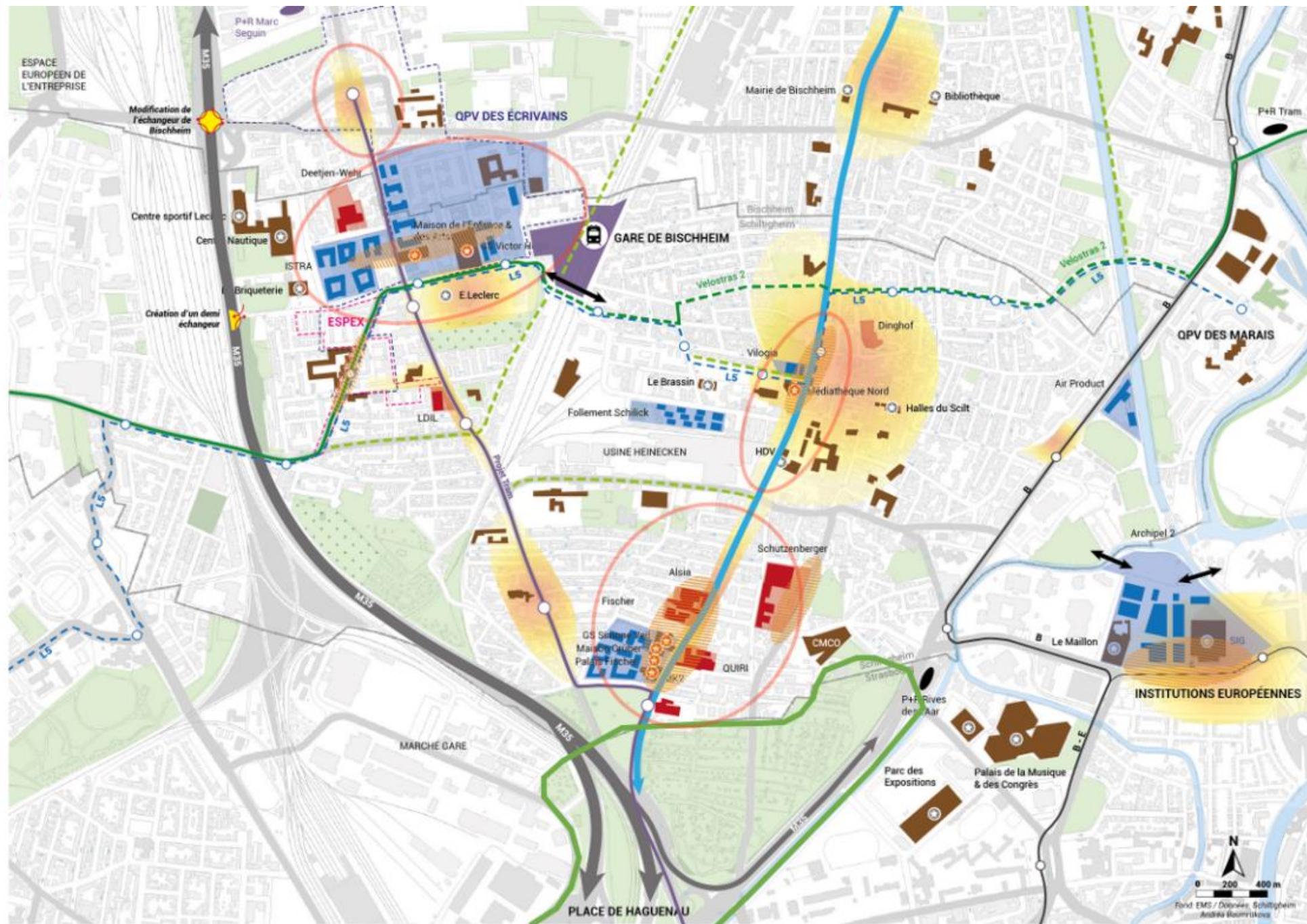
Prestataire	Début de mission	Etat d'avancement	Fin prévisionnelle de la mission
INDIGO GROUP (gestion des horodateurs)	2021	Zone Sud : horodatage souhaité vers l'été 2023	2025
FLOWBIRD (fournisseur et pose d'horodateurs)		Des réunions publiques et communications seront prévues tout au long du projet	

\*\*\*

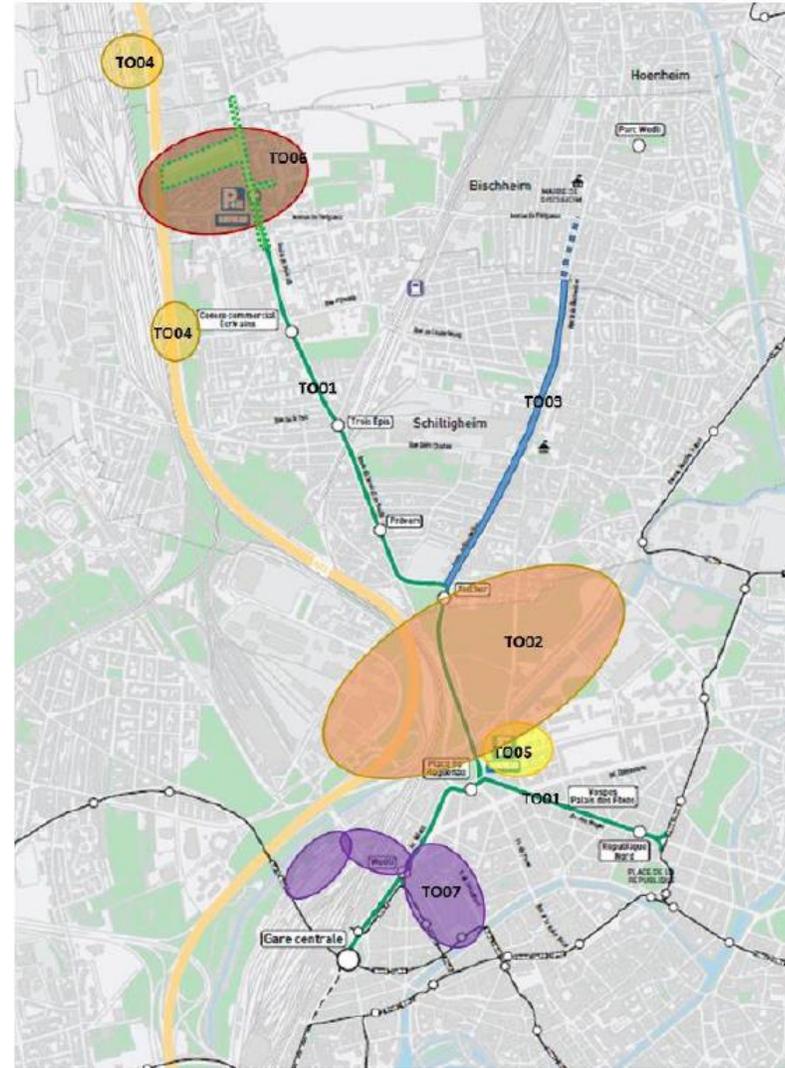
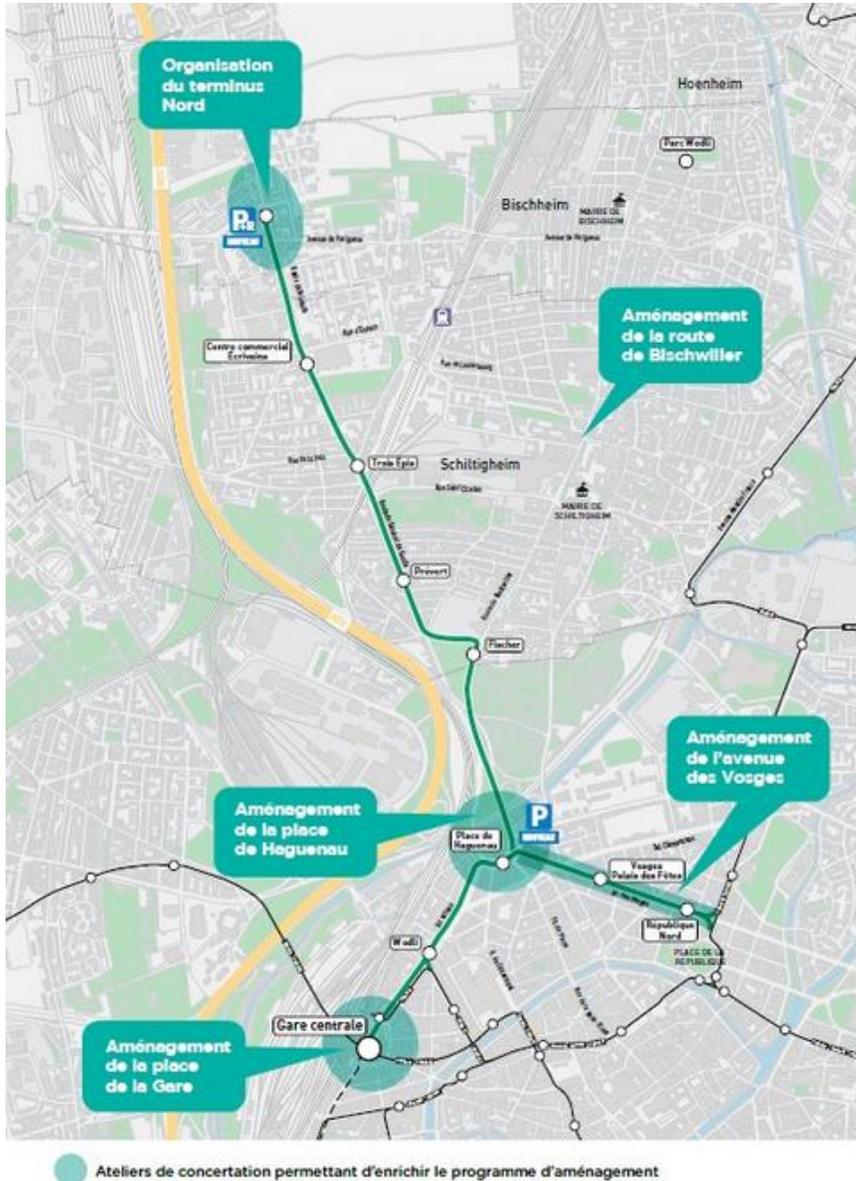


## ANNEXE 1 : Cartographie de la stratégie territoriale

- TRAME VERTE ET BLEUE**
- Espaces verts
  - Canal
- ESPACES PUBLICS**
- Centralités
  - Equipements publics actuels
  - Foncier à potentiel : friches
  - Bâti mutable
- PROJETS URBAINS EN COURS**
- Opérations (logements, équipements, PRU)
  - Nouveaux équipements attractifs
  - QPV Quartier Ecrivains
  - ESPEX Quartier Leclerc
- PLAN DE DEPLACEMENT**
- Tram Nord - Route du Gal. de Gaulle
  - Pôle d'Echange Multimodal
  - Réaménagement Route de Bischwiller
  - Restructuration bus 50 (L5)
  - Requalification de l'autoroute M35
  - Modification, création d'échangeurs
  - Passerelle, connexion
  - Aménagements vélo programmés
  - Rocade 2 Vélostras
  - Etude requalification Place de Haguenau
- ENJEUX**
- Centralités futures
  - Espace public à requalifier pour développer la centralité



## ANNEXE 2 : Développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



### Les projets intégrés aux études du Tram Nord:

#### 1 - Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Secteur Terminus envisageable  
 Tracé du tramway: réaménagement de façade à façade sur les axes concernés :  
 4,8 km d'infrastructure tramway nouvelle



#### 2 - Parc urbain Place de Haguenau



#### 3 : Requalification de la route de Bischwiller (TO03)

(de façade à façade) : longueur: 1,5 km.  
 Prolongement possible de l'aménagement jusqu'à la rue de Périgueux (+300m)



#### 4 - Amélioration des connexions à la M35 (TO04)

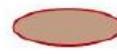
Contient 2 opérations



#### 5 : Parking secteur rue de l'Église Rouge/rue Jacques Kablé (TO05)



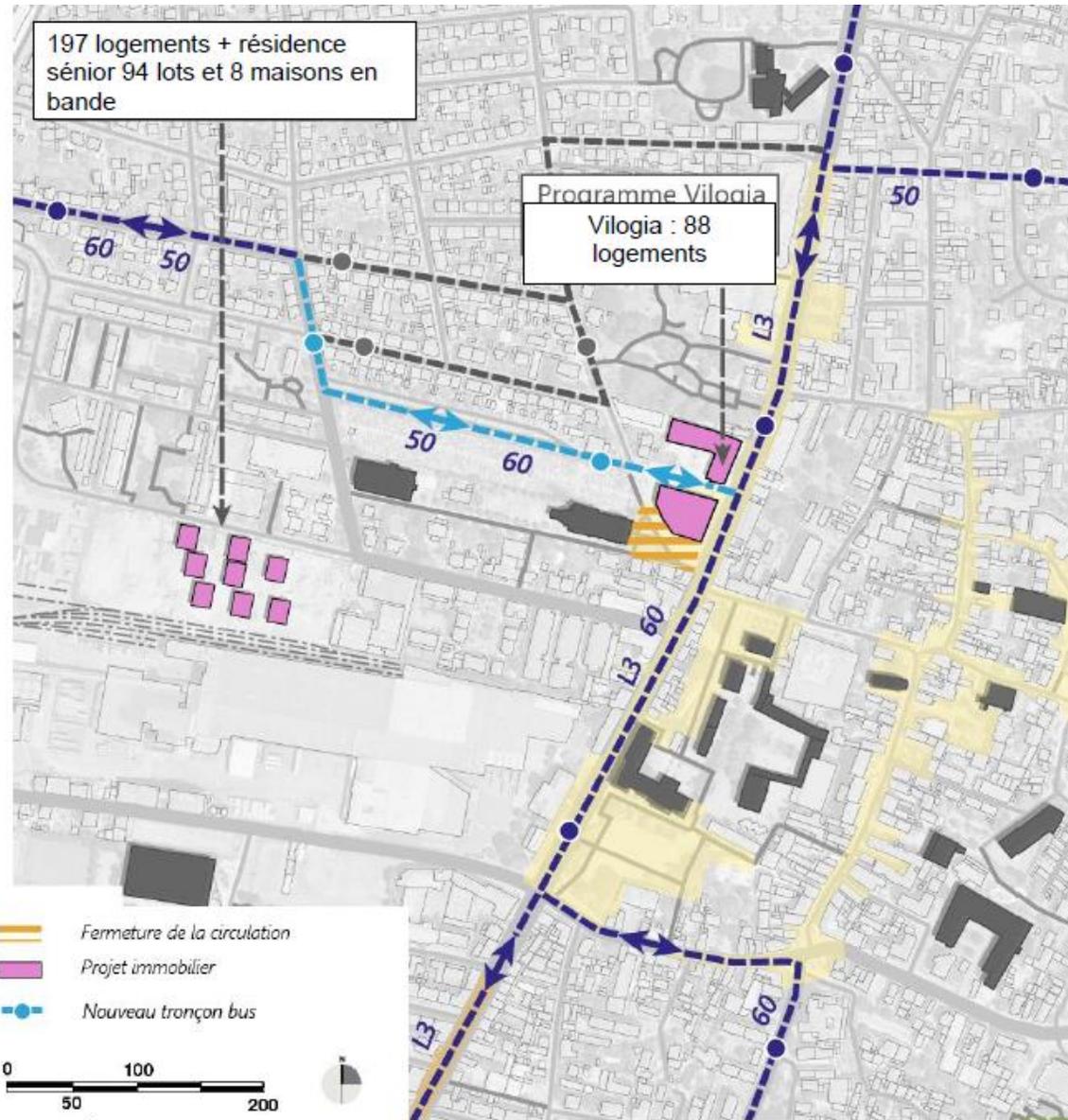
#### 6 - P+R en ouvrage au terminus Nord (TO06)



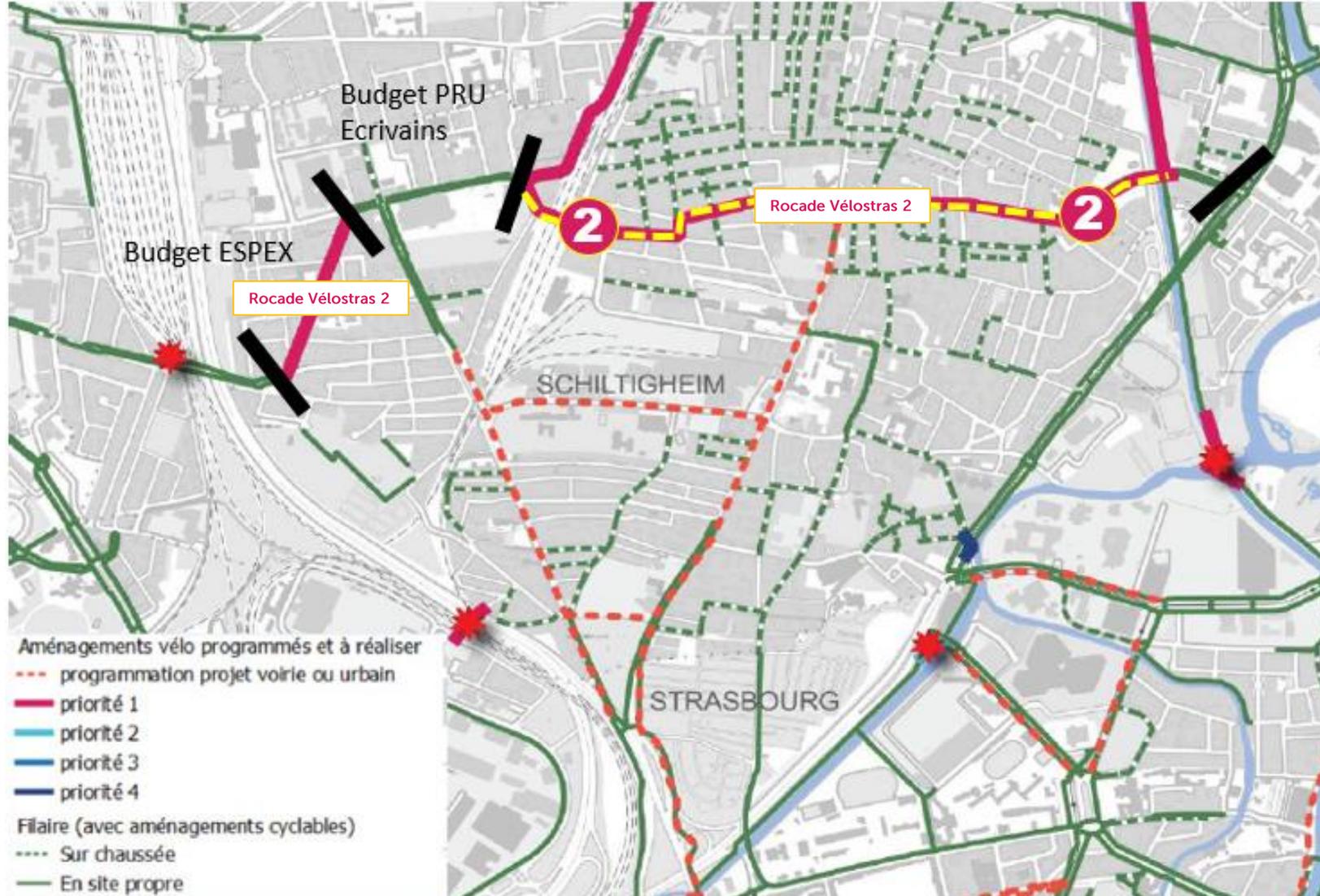
#### 7 : Aménagement du hub multimodal de Strasbourg (secteur Halles et secteur arrière gare) (TO07)



## ANNEXE 3 : Restructuration de la ligne 50 (L5)



## ANNEXE 4 : Aménagements vélo programmés ou à réaliser



# ANNEXE 4 : zones concernées par le projet d'extension du stationnement payant

