



Objet : Concertation publique réglementaire relative à l'extension de la ligne F du tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise

L'association ASTUS a pris connaissance des éléments constitutifs du projet visant à l'extension de la ligne F du tramway de l'Eurométropole depuis la station « Comtes » vers le ban communal de Wolfisheim sur une longueur totale de 4 km, pour desservir les quartiers de Koenigshoffen, du Hohberg, des Poteries puis les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim.

La mise en service de cette nouvelle infrastructure équipée de 6 à 7 stations, dont le temps de parcours depuis Wolfisheim vers la gare centrale est estimé à environ 30 minutes, est prévue pour la fin de l'année 2025.

Ce projet d'extension vise à développer l'offre de transports en commun sur l'ouest de l'agglomération, le maillage du réseau, une amélioration des temps de parcours, ainsi qu'un renforcement de l'accessibilité et de l'attractivité des territoires concernés.

En parallèle, un travail sur les cheminements cyclables et piétons visant à développer les modes actifs inter quartiers et intercommunaux est intégré au projet. Cette extension est aussi un outil de réhabilitation et de valorisation du cadre de vie.

La présente concertation publique a pour but premier de définir un tracé au cœur du quartier de Koenigshoffen selon trois variantes actuellement à l'étude.

- **Variante 1 : « Comtes – Poteries »**

Cette variante permet une insertion intégrale d'une plateforme à double voie entre le terminus actuel « Comtes » et celui projeté sur le ban communal de Wolfisheim.

Cependant, elle **nécessite la construction d'un ouvrage d'art imposant au cœur du quartier de Koenigshoffen**, permettant le franchissement des voies SNCF, et comprenant :

- une plateforme tram à double voie,
- une piste cyclable bidirectionnelle,
- un espace dédié aux piétons

Soit un ouvrage d'une largeur potentielle minimum de 12m. L'aménagement d'un tel viaduc avec une hauteur maximale sous tablier de 6m, nécessiterait des rampes d'accès avec une pente faible, donc avec une portée d'une longueur conséquente (supérieure à 200m), et se situerait notamment à proximité immédiate des immeubles de la rue du Rail côté Est.

Son intégration dans un tissu urbain particulièrement contraint est donc posée dans le cadre de cette variante (effet de coupure urbaine). Cette donnée est également valable dans le cas d'une trémie (en souterrain). Cette perspective apparaît en contradiction avec l'objectif de valorisation de l'espace public et du cadre de vie autour de la ligne de tram.

Par ailleurs, des **acquisitions/démolitions importantes sont identifiées** rue du Vieux Chemin, Chemin du Cuivre, afin de permettre l'insertion de l'infrastructure tramway et des aménagements complémentaires dédiés aux modes actifs dans des conditions optimales. Enfin, un nouveau réaménagement lourd de l'allée des Comtes et des choix à opérer sur ses fonctionnalités sont à prendre en compte.

- **Variante 2 : « Engelbreit – Poteries »**

Cette variante apporte une desserte plus fine du secteur Sud-Est de Koenigshoffen, ainsi qu'une excellente desserte du quartier du Hohberg, ce qui constitue l'un des enjeux fondamentaux du projet. Elle intègre la réalisation d'un ouvrage au nord plus modeste, dédié aux modes actifs permettant le franchissement des voies SNCF entre la rue du Geroldseck et la rue du Vieux Chemin.

Des acquisitions foncières apparaissent nécessaires mais restent limitées sur la rue Virgile afin de permettre l'insertion d'une plateforme à double voie et des cheminements adaptés dédiés aux modes actifs piétons et cyclistes.

L'insertion d'une plateforme tram entre le terminus actuel « Comtes » et la rue de l'Engelbreit implique un aménagement en voie unique (ou double voie dont une en site banalisé) sur environ 550m. Les impacts identifiés sur la route des Romains, la centralité du quartier de Koenigshoffen et l'exploitation de la ligne restent toutefois limités.

Ce scénario renforce la centralité du quartier de Koenigshoffen et couvre un bassin de population plus important.

- **Variante 3 : « Romains – Poteries »**

Cette variante d'une longueur moindre que les deux précédentes (respectivement de 200 m et 300 m) nécessiterait un aménagement en voie unique (ou double voie dont une en site banalisé) sur l'intégralité de la route des Romains depuis l'actuel terminus partiel « Comtes », avec des risques de congestion, déjà existantes depuis la mise en service de la première phase ayant nécessité un réaménagement de cet axe en 1x1 voie.

Ce type d'aménagement nécessiterait une vitesse commerciale adaptée. Avec une fréquence d'un tram toutes les 7 minutes en moyenne, c'est aussi la régularité de la ligne qui pourrait être compromise avec des croisements qui ne pourraient s'effectuer qu'en stations.

Ces difficultés d'exploitation seraient d'autant plus perceptibles avec l'ajout d'une troisième station entre « Comtes » et « Poteries », comme suggéré lors de la réunion publique du 3 février 2021, afin de permettre une desserte optimale de l'avenue du Général de Gaulle à l'entrée de la commune d'Eckbolsheim (correspondance possible sur l'arrêt de bus « Octroi » de la ligne 41).

Par ailleurs, on note que la ligne F est exploitée aujourd'hui avec une vitesse commerciale comprise entre 16,1 et 17,7 km/h ce qui en fait la deuxième moins performante du réseau après la ligne C.

Le rôle central et l'attractivité de la route des Romains, axe structurant de l'ouest strasbourgeois et du faubourg de Koenigshoffen s'en trouveraient affectés, ainsi que la desserte du secteur du Hohberg qui constitue l'un des objectifs majeurs de cette extension tram.

Des impacts forts sur la circulation et les fonctionnalités de la route des Romains, un bassin de population insuffisamment desservi, mais aussi les risques sur la performance même de la ligne de tram sont donc identifiés dans ce scénario.

Au regard du nombre important de contraintes et de leurs impacts respectifs sur le projet, ASTUS juge que cette variante doit, de fait, être écartée.

- **Le tracé commun sur la route de Wasselonne :**

Cette section ne nécessite pas de remarques particulières puisque elle ne rencontre pas de difficultés d'insertion et permet à l'ensemble des modes de déplacements de cohabiter les uns par rapport aux autres. Une connexion entre la ligne D et la ligne F au niveau du pôle d'échange des Poteries doit permettre de garantir les circulations en cas d'incidents sur le réseau ou d'éventuelles évolutions d'exploitation sur le long terme (une potentielle prolongation de la ligne D vers Wolfisheim ou des renforts ponctuels de la ligne F) ou une branche de la ligne F vers Parc des Sports et une prolongation ultérieure éventuelle de la ligne A).

- **L'aménagement d'un parking-relais à hauteur du terminus et la connexion avec le TSPO :**

Le terminus de la ligne F doit se situer à proximité du rond-point d'entrée de ville de Wolfisheim, au cœur d'un nouveau pôle d'échange multimodal comportant entre autres un parking-relais.

Le devenir de l'actuel P+R Parc des Romains et sa fonction en tant que tel, aménagé selon nous bien trop proche du centre-ville de Strasbourg, est également à prendre en compte. Nous constatons quotidiennement des taux de remplissage particulièrement bas (la crise sanitaire actuelle et l'organisation du travail qui en découle peut être une des explications, mais pas seulement).

Le grand point d'interrogation concerne la **connexion à la future Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO), dont le calendrier (et la réalisation) restent encore inconnues à ce jour**. Cette infrastructure conditionne en grande partie l'emplacement du **pôle d'échanges de Wolfisheim** présenté dans la concertation et **qui se situera à la limite du ban communal**.

L'accès à la future station d'interconnexion du Transport en Site Propre Ouest (TSPO) qui passera sur la route métropolitaine M 351 (ex autoroute A 351), devra être optimisé en vue de garantir au mieux les correspondances avec les lignes urbaines (tram et bus) à l'ensemble des usagers.

A plus long terme, la VLIO conditionne également la réalisation d'une ligne de BHNS de rocade destinée à relier le Neuhof à la gare de Lingolsheim dans une première phase qui remonterait ensuite en direction de l'Espace Européen de l'Entreprise et Bischheim via Wolfisheim.

Un **nouveau cheminement vers le Zénith devra également être réalisé** afin d'améliorer son accessibilité dans le but de réduire la place de la voiture individuelle encore trop importante aujourd'hui avec des accès sous-dimensionnés.

Des cheminements piétons et cycles sont identifiés afin de permettre un rabattement vers la future station « ZA Eckbolsheim ». Cependant, d'après avec les cheminements actuels, il existe une **distance comprise entre 1,4 km et 1,8 km nécessaire à parcourir entre l'emplacement envisagé de cette**

station et l'entrée du Zénith, avec des temps de parcours à pied compris respectivement entre 18 et 23 minutes.

Ces itinéraires sont insuffisamment voire non adaptés aux modes actifs et nécessitent donc des aménagements complémentaires conséquents afin de favoriser les flux de rabattement sur le tram.

Par ailleurs, le cheminement dédié aux modes actifs côté Nord depuis le terminus de la ligne A « Parc des Sports » est jugé insuffisamment lisible. A cet effet, la **création d'une voie unique tram sur la ligne A** dédiée à améliorer la desserte du Zénith serait donc également à privilégier, à minima une amélioration du cheminement existant (fléchage, éclairage...).

- **Le réseau de bus complémentaire au tram :**

La ligne 41 express permet aujourd'hui de relier le pôle d'échanges des Poteries aux Halles en 17 minutes par l'autoroute A351 aux heures de pointes en semaine depuis les communes de la seconde couronne (Achenheim et Oberschaeffolsheim) sans rupture de charge. Cette ligne doit donc être maintenue telle quelle.

La réorganisation du réseau bus associée à la prolongation de la ligne F **devra favoriser particulièrement les liaisons transversale nord-sud** (existantes ou à créer) et les **liaisons vers les communes de Lingolsheim, Breuschwickersheim, Oberhausbergen et Mittelhausbergen** avec un rabattement sur le TSPO et les lignes urbaines structurantes.

A cet effet, ASTUS soutient la **prolongation de la ligne 29 depuis « Comtes » en direction du Stade Charles Frey** par la rue du Schnokeloch.

La **desserte de Wolfisheim assurée aujourd'hui par la ligne 4 (Stade) doit être prise en compte** car le service à la demande Flex'Hop ne suffira pas.

- **Le transport sur réservation complémentaire Flex'Hop :**

A partir du 1^{er} mars, le transport à la demande Flex'Hop sera étendu sur la seconde couronne de l'Eurométropole. L'ensemble des six communes de l'Ouest de l'agglomération seront ainsi accessibles sur réservation avec une multiplication des origines/destinations, en complément des lignes de bus régulières existantes et du réseau de cars interurbains fluo 67. Des rabattements vers les stations de la ligne de tram en projet seront à prévoir.

- **En conclusion :**

La réalisation de la ligne de tram F entre le centre-ville de Strasbourg et l'entrée du quartier de Koenigshoffen (Comtes) a été déclarée d'utilité publique en 2017. Son prolongement jusqu'à l'entrée de Wolfisheim en une seule phase depuis l'actuel terminus est ambitieux mais nécessaire. Il permettra d'assurer dans les meilleurs délais, une desserte complète et cohérente des secteurs urbains Ouest de l'agglomération avec une offre de transport maillée et performante lien transports urbains (tram, bus) et interurbains (TSPO).

Au regard des éléments de comparaison entre les trois variantes proposées au sein de la concertation :

ASTUS soutient la **prolongation de la ligne F du tram selon la variante 2 « Engelbreit – Poteries »**, qui apparaît comme un compromis entre les différents scénarios étudiés.

Elle répond aux différentes problématiques de desserte de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, à l'un des enjeux principaux du projet qu'est la desserte centrale du faubourg de Koenigshoffen et du quartier central du Hohberg.

Cette variante n'entraîne pas de difficultés d'insertion particulière (hors route des Romains). Le traitement des modes actifs devra être parfaitement optimisé en parallèle de la ligne, outre le franchissement des voies SNCF au nord qui doit valoriser les cheminements piétons et cyclables au cœur du quartier de Koenigshoffen.

A cet effet, des cheminements complémentaires adaptés depuis le Parc des Romains seraient à étudier dans cette perspective afin de pallier les derniers aménagements réalisés sur la route des Romains qui entraînent des conflits d'usages entre les stations « Parc des Romains » et « Comtes ».

Aussi, un travail sur un **réaménagement de la route des Romains doit être réalisé** au-delà de la ligne de tram, par :

- une valorisation des modes actifs vélos et piétons,
- un apaisement du trafic automobile avec notamment une limitation du transit
- l'apport de végétalisation

Ces éléments contribueront à l'amélioration du cadre de vie autour de cet axe structurant, qui centralise la dynamique sociale et commerciale du faubourg de Koenigshoffen.

David WENDLING
Chargé d'études et de mission
Pour la Direction collégiale ASTUS

