

BISCHHEIM, le 29 septembre 2021

**Contribution dans le cadre de la concertation publique réglementaire sur le développement du réseau de tramway entre les communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim**

Le projet de développement du réseau tramway vers le nord de l'Eurométropole, entre les communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim à l'échelle de l'agglomération, est particulièrement ambitieux puisqu'il s'inscrit dans un contexte métropolitain d'amélioration conséquente de l'offre de déplacement multimodale à travers plusieurs projets structurants : tram vers l'ouest, prolongement de la ligne G du BHNS, requalification de la M35 avec insertion de lignes de transport en commun, développement du réseau express métropolitain ferroviaire et routier.

Mode de déplacement efficace, le tramway doit également jouer un rôle d'outil de renouvellement urbain. Il offre l'opportunité de structurer et de requalifier les espaces publics pour redonner de la place aux usages de proximité par la mise en valeur des espaces publics, le développement et la promotion des modes actifs vélo et piéton et la réduction du trafic automobile (essentiellement de transit dans ce cas précis).

Voici la réflexion de l'association ASTUS dans le cadre de la présente concertation.

**I. Desserte des communes de Schiltigheim et de Bischheim**

**1. Quel itinéraire à Schiltigheim et vers le nord ?**

Un tramway est fait pour les usagers et pour améliorer leurs mobilités. Mais il ne faut pas se limiter à ce seul angle de vision. C'est également un outil de renouvellement urbain et d'amélioration du cadre de vie, par le développement des modes actifs, la marche et le vélo. Avec l'évolution des mobilités, du report modal, du projet de zone à faibles émissions-mobilité (ZFE-m), de l'urbanisation, de la demande de nos concitoyens d'équité et d'une ville apaisée, les lignes de bus structurantes actuelles ne répondent plus suffisamment aux besoins des usagers, avec une régularité perfectible, qui génère des sur-occupations inconfortables dans les bus et des abandons de passagers à quai.

Le tramway lui, apporte une meilleure régularité, ainsi qu'une plus grande capacité d'accueil.

Pour un usager, la demande consiste à pouvoir se rendre d'un point à un autre le plus vite et le plus simplement possible.

Décompter 10 minutes au lieu de 15 minutes de temps de trajet, cette différence n'est pas anecdotique, ne serait-ce qu'à l'échelle de la semaine. Comptez 2 fois par jour, 5 fois dans la semaine, soit un surplus de 50 minutes. Avec 2 allers-retours dans la journée, cela aboutit à 1 heure et 40 minutes cumulées sur la semaine.

Il s'agit là d'un temps précieux gagné, car non passé dans les transports en commun. Or, cette future ligne de tramway vers le nord n'a pas vocation à faire du cabotage sur le ban communal de Schiltigheim.

Un autre critère est à prendre en compte ; il concerne les coûts d'exploitation générés pour une ligne de tramway.

Il ne faut pas obérer toute amélioration ultérieure du réseau de tram, ni du réseau de bus est-ouest.

La variante N2, par son profil sinueux, entraînerait des coûts supplémentaires de maintenance (meulage des voies, usure des roues sur le matériel roulant) dans les huit courbes identifiées entre la médiathèque nord et la route du Général de Gaulle, en comparaison d'un itinéraire plus rectiligne que proposerait la variante N1.

Elle entraînerait également des coûts supplémentaires d'exploitation, avec l'utilisation de rames supplémentaires pour compenser un temps de trajet plus long. Or, pour pouvoir garder la fréquence moyenne de 7 minutes comme sur le reste du réseau, il faudra logiquement plus de rames.

Cette option reliant la route de Bischwiller à la route du Général de Gaulle nécessiterait également de conserver les lignes de bus structurantes actuelles L3 et L6, pour desservir sans rupture de charge les deux axes structurants, route de Bischwiller au nord, route du Général de Gaulle au sud. Sans quoi, certains usagers seraient complètement abandonnés. Il y aurait donc des coûts plus importants (réalisation, exploitation et maintenance) sur la variante N2 que sur la variante N1 proposée.

Le positionnement du futur terminus et l'implantation d'un parking relais (capacité, accès M35) restent à approfondir.

En parallèle, il y a un travail urgent de développement et d'amélioration de la signalétique en amont depuis la M35 sur les P+R existant, dont les taux de remplissages restent perfectibles voire insuffisants (Espace Européen de l'Entreprise, rives de l'Aar, Porte des Romains...).

ASTUS soutient également une extension de la ligne G du BHNS en correspondance avec le futur terminus nord via la rue Georges Burger depuis l'Espace Européen de l'Entreprise.

## **2. Quels effets sur les liaisons bus transversales est-ouest ?**

Les liaisons est-ouest seraient également impactées, au-delà de celle reliant le quartier des Ecrivains à la mairie de Schiltigheim.

Il existe une ligne de bus 50, destinée à être améliorée sur le modèle des actuelles L1, L3 et L6. Si l'on souhaite continuer à l'exploiter pour les habitants qui viennent des quartiers de la Montagne Verte, de Cronembourg, de l'ouest de Schiltigheim (Cité cheminote, quartier des Alouettes, quartier des Généraux) pour se rendre au Marais à l'est, cela nécessiterait d'aménager une voie double de tramway sur la rue de Lauterbourg permettant d'accueillir la ligne de bus 50, future ligne structurante L5.

Or, cette dernière ne pourrait pas circuler en voie unique pour des raisons de vitesse commerciale et de régularité évidentes à assurer.

Par ailleurs, ce choix nécessitera sur cet axe des expropriations de jardinets devant les habitations.

ASTUS n'y est pas favorable. De plus, cette option obligerait à supprimer la ligne 50 entre le quartier des Ecrivains et la médiathèque Nord. La conséquence pour les usagers serait deux ruptures de charges :

- une ligne 50 en terminus aux Ecrivains depuis la Montagne Verte,
- une première correspondance avec le tramway jusqu'à la médiathèque nord,
- une seconde correspondance permettant de rejoindre le quartier du Marais comme actuellement par une nouvelle ligne de bus.

Tout cela entraînerait des temps de parcours également rallongés, de quoi dissuader assurément les usagers de prendre les transports en commun, définitivement !

### **3. Quelle intermodalité tram-TER à la gare de Bischheim / Schiltigheim ?**

Le tramway et le TER ne répondent pas aux mêmes besoins en déplacements : une desserte de proximité pour le premier, et des destinations plus lointaines pour le deuxième mode.

A Strasbourg, il est possible de relier rapidement grâce à l'étoile ferroviaire à cinq branches existante, les gares de l'Eurométropole et de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, y compris au niveau national et en relation avec Allemagne.

En 2024 via la bande rhénane vers Karlsruhe avec des liaisons plus fréquentes et transfrontalières.

Ce n'est donc pas au même besoin auquel l'on répond que sur un réseau de tramway.

Pour les habitants du quartier des Ecrivains, le choix entre les deux modes sera facilité :

- vers le tram depuis l'ouest du quartier plus facilement,
- vers le train depuis l'est plus facilement.

Mais jamais à des distances à pied qui soient dissuasives.

L'intermodalité à la gare de Bischheim / Schiltigheim se fera aussi, et surtout, par les liaisons bus est-ouest évoquées précédemment (les lignes 50, 60, 70 plus au nord), en améliorant le cheminement piéton des derniers 400 mètres vers la gare.

La ligne 60, qui est actuellement en doublon entre la rue de la Gare et le quartier des Ecrivains, pourrait être améliorée si elle desservait avec des véhicules plus petits (type midibus) que les véhicules standards actuels, la mairie, le nouveau quartier d'habitation (ex Caddie), le Brassin, la gare de Bischheim / Schiltigheim, le technicentre SNCF et le centre du quartier des Ecrivains.

Cet itinéraire rejoindrait la future station de tramway Ecrivains, puis la Briqueterie, le centre nautique, notamment, jusqu'à l'Espace Européen de l'Entreprise.

A l'horizon 2030, ASTUS appuie à la création d'une halte ferroviaire au niveau de Trois Epis qui favoriserait les correspondances entre le réseau express métropolitain et le tramway. Il reste à étudier la faisabilité technique de cette demande.

### **4. Renforcer les modes actifs**

Les modes actifs (cyclistes et piétons) doivent aussi bénéficier de ce projet.

Il est possible et même indispensable d'envisager un passage souterrain accueillant, lumineux, large, haut et sécurisé sous les voies ferrées, reliant la rue d'Erstein à la rue de Lattre de Tassigny. Il permettrait, sans montée excessive et dans des conditions d'accessibilité optimales, un accès aisé à

la gare, et sans dépendre d'ascenseurs trop souvent en panne comme nous pouvons le constater encore trop régulièrement sur les gares de Strasbourg ou de Krimmeri-Meinau.

**En conclusion :**

**Le tramway est une pièce d'un réseau de transports cohérent : bus, transports à la demande, train, vélo, marche à pied, autopartage. Elle manque actuellement, et depuis trop longtemps.**

**ASTUS pense qu'il faut la réaliser, là où elle est utile et la plus efficace, c'est-à-dire route du Général de Gaulle et route de Brumath, comme le propose la variante N1.**

**II. Desserte de la commune de Strasbourg**

La variante choisie sur la partie strasbourgeoise quelle que soit son tracé, permettrait aux habitants de Schiltigheim et de Bischheim une desserte proche de la gare, et un accès direct à l'Homme de Fer. Elle s'inscrit dans un projet de territoire qui a pour ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt.

**1. Renforcer et équilibrer le maillage du réseau tramway existant**

Le projet sur le ban communal de Strasbourg doit répondre à un objectif prioritaire, celui de proposer une alternative au passage par le nœud Homme de Fer, point névralgique du réseau organisé sous forme essentiellement radiale et aujourd'hui saturé ; ce point de correspondance supporte à lui seul 5 lignes sur 6 qui se croisent à 20 secondes d'intervalle et 2/3 des correspondances du réseau tramway.

La nouvelle infrastructure doit offrir une desserte efficace tout en rééquilibrant et renforçant le maillage existant avec une vitesse commerciale optimisée. Un passage par les grands axes identifiés (boulevard du Président Wilson, avenue des Vosges...) peut répondre à ses objectifs tout en valorisant les cheminements actifs qui restent encore perfectibles en plusieurs points.

**2. La rôle du contournement nord entre le Parlement européen et la gare centrale**

Dans la continuité de l'actuelle ligne H du BHNS, un passage par le boulevard Clémenceau offrirait le temps de parcours le plus attractif, mais avec un bassin de population desservi qui resterait limité.

La future ligne H doit relier rapidement la Robertsau, le Wacken, ses équipements et son quartier d'affaires en plein développement à la Gare centrale, tout en faisant office de contournement efficace de la place de l'Homme de Fer.

Malgré un potentiel très intéressant en termes d'intermodalité avec le réseau bus et le futur REM, la variante C2 avec un tracé passant par les quais, effectuerait des détours notables et augmenterait, ainsi la durée du trajet par rapport à l'existant en situation optimale, ce qui apparaît difficilement attractif, à la fois sur la liaison Parlement européen-Gare centrale, mais aussi sur la liaison avec le campus universitaire de l'Esplanade.

Les quais Finkmatt et Kléber, la courbe du boulevard de Sébastopol, ainsi que la rue des Halles sont identifiés comme particulièrement contraignants d'un point de vue technique, pour l'insertion d'une plateforme tramway dans des conditions acceptables, et qui resterait indépendante physiquement des actuelles lignes A et D entre Homme de Fer et Les Halles.

Enfin, la bonne gestion, complexe en soi des nombreux flux piétons et cyclistes sur cette zone, est une donnée non négligeable à intégrer en complément.

Néanmoins, une réflexion sur la valorisation et la pacification des quais extérieurs et intérieurs, à l'image des aménagements réalisés sur le quai des Bateliers, doit être menée, quelle que soit la variante retenue à l'issue de la concertation.

Le tracé par l'avenue des Vosges, avec deux lignes en tronc commun (E et H), la rue de Wissembourg et le boulevard Wilson avec la ligne C en complément, selon la variante C1 proposée répondrait à l'objectif de valorisation du secteur patrimonial dans le secteur de la Neustadt. En site propre intégral, il diminuerait l'espace accordé à l'automobile avec une baisse non négligeable du trafic essentiellement de transit et les nuisances associées, avec en parallèle un bénéfice certain pour les modes actifs, cyclistes notamment et une végétalisation possible.

Le maillage du réseau serait aussi renforcé et mieux réparti par la création du nœud de correspondance entre les lignes C, E et H sur la place de Haguenau qui bénéficierait aux usagers de Schiltigheim et de Bischheim à la fois en liaison avec le centre-ville de Strasbourg mais aussi la gare centrale.

Cette variante éviterait également la saturation des trams au centre-ville ou à proximité. Les usagers de la Robertsau souhaitant s'y rendre effectueraient une correspondance sur la ligne B aux stations Wacken, Lycée Kléber ou Parc du Contades.

Des besoins limités en infrastructure nouvelle, donc un investissement maîtrisé, avec un maillage équilibré, autant d'éléments qui offriront une meilleure efficacité du réseau dans son ensemble au bénéfice du plus grand nombre d'usagers.

Enfin, ASTUS n'est pas favorable à la variante C3 proposée, notamment au regard des possibilités de réaménagement de la rue du Faubourg-de-Pierre, pour lequel elle émet de sérieuses réserves, avec :

- une infrastructure dans un environnement déjà contraint, qui laisserait une place encore majoritaire à l'automobile (site en partie mixte) avec un risque de dégradation de la régularité de la ligne E reliant la gare centrale au campus universitaire, entre autres,
- une exploitation en doublon avec la ligne de bus structurante L3 avec de fortes contraintes d'insertion et d'exploitation,
- des temps de parcours moins attractif et potentiellement fluctuants,
- un nœud de correspondance entre les lignes C, E et H qui se situerait sur le boulevard Poincaré, au risque de minimiser le potentiel de développement urbain et de valorisation du secteur de la place de Haguenau,
- un coût de réalisation élevé, au regard des bénéfices limités par les contraintes précédemment identifiées.

### **3. Les places de Haguenau et de la Gare : des fonction à repenser**

#### **➤ La place de Haguenau : le tramway comme outil de renouvellement urbain**

La place de Haguenau constitue une porte d'entrée importante vers le cœur de ville ; aujourd'hui, elle fait office de coupure nette entre Strasbourg et Schiltigheim, avec un giratoire automobile proche de la M35, des espaces publics naturels insuffisamment mis en valeur, des nuisances sonores et une pollution de l'air non propices à la déambulation.

Le tramway, à travers les possibilités engendrées par la variante C1, a donc ici un rôle majeur à jouer en tant qu'outil de développement urbain, d'amélioration du cadre de vie et de pacification des flux.

La création d'un nouveau nœud de correspondance entre les lignes C, E et H selon la variante C1, permettrait aussi aux habitants de Schiltigheim et Bischheim de relier rapidement la gare centrale de manière optimale grâce à une fréquence doublée, réduisant de fait les délais de correspondances.

Cet aménagement, dans un secteur en devenir, devra également profiter aux déambulations piétonnes depuis le parc et contribuer à la réduction de la circulation automobile (transit), deux éléments qui font particulièrement défaut aujourd'hui.

- La place de la Gare : accompagner le développement du réseau express métropolitain et amorcer une nouvelle phase de développement du réseau tramway

Avec l'augmentation du nombre de TER dans les différentes gares de l'Eurométropole programmé ces prochaines années, ce sont 30 à 40 % d'usagers supplémentaires (60 000 voyageurs à ce jour dont environ 20 % d'étudiants) qui sont attendus en gare de Strasbourg.

Dans cette perspective, il s'agit d'assurer le confort des usagers et de faciliter les flux de circulation (modes actifs principalement) sur ce nœud de correspondance majeur, tout en réduisant les nuisances liées à la circulation automobile en surface, pour que la place de la gare devienne un lieu de destination et non plus de transit comme aujourd'hui.

En parallèle, une réflexion sur le stationnement des vélos, toujours plus saturé en surface, doit être menée. ASTUS souhaite que le futur REM puisse répondre en partie à cette problématique de complémentarité entre les deux modes, sur le modèle existant du Breisgau-S-Bahn de Fribourg.

Enfin, ASTUS souhaite que le second terminus créé sur la place de la Gare, serve d'amorce à une future ligne de tramway traversante sur le long terme. Celle-ci sera dans un premier temps assurée par la ligne G du BHNS prolongée en direction du Pont du Danube via le parc de l'Etoile.

#### **En conclusion :**

**La variante C1 Gare – République par l'avenue des Vosges apparaît donc comme la proposition la mieux adaptée à répondre de manière optimale aux objectifs identifiés du projet dans la perspective d'une nouvelle liaison tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et d'une optimisation du réseau existant.**

### **III. La restructuration du réseau de bus associée**

Concernant la réorganisation du réseau de bus en lien avec le projet de nouvelle ligne de tramway (choix des variantes N1 et C1), ASTUS propose les réflexions ci-dessous.

Elles seront affinées et adaptées en fonction des deux variantes retenues sur Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, à l'issue de la présente phase de concertation publique.

Ligne	Parcours actuel	Principes de réorganisation Horizon tram (2025/2026)
<b>G</b>	<i>Gare Centrale &lt;&gt; E<sup>3</sup></i>	Prolongation depuis l'Espace Européen de l'Entreprise jusqu'à Marc Seguin (correspondance terminus tram et P+R) via la rue Georges Burger.
<b>L3</b>	<i>Les Halles &lt;&gt; Hoenheim Gare</i>	Inchangée.
<b>L6</b>	<i>Pont Phario &lt;&gt; Hoenheim Gare / Vendenheim Gare</i>	Hoenheim Gare/Vendenheim Gare <> Marc Seguin Gare vers les Halles via la M35 (liaison express). Circulation de la branche Vendenheim Gare les dimanches et jours fériés et en soirée après 21h. Une nouvelle ligne de bus serait à créer entre Pont Phario et les Halles via Tribunal Fonderie avec un retournement sur le Pont de Paris et un nouveau départ sur le quai Kellermann. Un couloir mixte bus-vélo pourrait être aménagé quai Schoepflin pour éviter le détour par la place Broglie.
<b>2</b>	<i>Elmerforst &lt;&gt; Jardin des Deux Rives</i>	Inchangée. Réflexion à plus long terme sur le devenir de cette ligne en lien avec de futures extensions tram.
<b>10</b>	<i>Gare Centrale &lt;&gt; Musée d'Art Moderne &lt;&gt; Gallia &lt;&gt; Gare Centrale</i>	Elle ne serait plus exploitée selon une boucle, avec une suppression de l'itinéraire entre la Gare Centrale et l'arrêt Lamey avec terminus place de la République, afin d'éviter un doublon avec le futur tram avenue des Vosges (jusqu' l'avenue de la Paix) et sur le boulevard Wilson.
<b>50</b>	<i>Montagne Verte &lt;&gt; Schiltigheim Le Marais</i>	Future ligne structurante « L5 » avec itinéraire inchangé hors déviation sur l'extension du passage du Cimetière entre la rue de Wissembourg et la route de Bischwiller le long de la nouvelle médiathèque nord à Schiltigheim. Amélioration des fréquences (< 10') et des amplitudes (5h-0h30) Modifications d'itinéraire et aménagements permettant d'améliorer sa vitesse commerciale sur sa partie ouest à étudier.
<b>60</b>	<i>Mundolsheim Découvertes &lt;&gt; Wacken</i>	Déviation entre la rue de la Gare et le quartier des Ecrivains par la gare de Bischheim avec des véhicules plus adaptés (Midibus)
<b>70/70a</b>	<i>Robertsau Renaissance &lt;&gt; Poteries / Eckbolsheim Parc d'Activités</i>	Tracé inchangé mais avec des améliorations à apporter pour renforcer la régularité, les fréquences et l'amplitude (type ligne « structurante »).

François GIORDANI et David WENDLING  
Pour la Direction collégiale ASTUS