



BISCHHEIM, le 28 juillet 2017

**Contribution à l'enquête publique**  
**Modification n°1 du Plan local d'urbanisme (PLU)**  
**de l'Eurométropole de Strasbourg**

En préambule, l'association ASTUS (ASsociation des usagers des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise) s'étonne :

- que l'enquête publique ait été fixée **en pleine période de vacances**, ce qui assurément n'incite pas les citoyens à s'y intéresser et à y contribuer, ce qui lui semble contraire à la volonté affichée par ailleurs de co-construction de l'avenir de l'agglomération ;
- que la note de présentation des modifications du PLU, adopté le 16 décembre 2016, ne présente pas **systématiquement** la façon d'accéder par le mode transport en commun (ni d'ailleurs par le mode vélo ni par le mode marche à pied) aux nouvelles constructions ou aux nouveaux équipements projetés.

À toutes fins utiles nous joignons à la présente notre contribution à l'enquête publique sur le PLUI en date du 20 mai 2016 (pièce jointe 1).

ASTUS se propose d'examiner les projets principaux sous l'œil des transports, des déplacements et de la mobilité, ne se prononçant pas sur l'opportunité ou non des projets envisagés, ce que d'autres associations, structures ou citoyens ne manqueront pas de faire avec compétence.

Concernant les deux projets situés l'un dans la **zone d'activités dite « des Trois Maires » à Hoenheim - Bischheim**, l'autre à proximité, **rue de l'Electricité et route de la Wantzenau**, ASTUS fait observer que cette zone d'activités n'est actuellement pas desservie en mode transport en commun. Le terminus Hoenheim Gare de la ligne de tram B et des futures lignes de bus structurantes L4 et L 6 envisagées par l'Eurométropole se situent notamment à plus de 400 mètres du premier projet. Certes, ASTUS a eu connaissance d'une étude visant à mettre en place, mais seulement en heures de pointe, une ligne de bus de type Flexo (75), complétée par un transport à la demande en heures creuses, depuis le terminus Hoenheim Gare dans le cadre de la réorganisation du réseau dite du "quadrant Nord" : faute de concrétisation de cette étude en projet, les extensions prévues seraient top éloignées de la ligne la plus proche. Par ailleurs l'attractivité de la desserte dépendra, là encore, de l'amplitude de fonctionnement (journée et semaine) et de la régularité des fréquences offertes.

Concernant les opérations dites « **Terres de la Chapelle** » à **Entzheim**, ASTUS fait observer que rien n'est explicité quant aux modalités d'accès à ces différentes zones tant en

transport en commun (itinéraires, fréquences, amplitudes) qu'à vélo ou à pied.

Il en est de même pour le secteur dit « **Anciennes serres** » à **Fegersheim**, pour le secteur dit « **entrée Ouest** » à **Geispolsheim**, pour les secteurs dits « **Terres du Sud** » et « **rue Mercière** » à **Niederhausbergen**, pour le secteur dit « **Porte des Hausbergen** » à **Oberhausbergen**, pour le secteur dit « **rue du Dépôt à Souffelweyersheim** », pour le secteur dit « **Papeterie** » à **Strasbourg - Robertsau** » et pour le secteur dit « **Trissermatt** » à **La Wantzenau**.

Concernant la modification liée au "**Parc et éco quartier des Tanneries**" à **Lingolsheim** (*1100 logements*), ASTUS fait observer que la desserte en transport en commun (bus L1, 12, 22, tram B, TER) et les itinéraires indiqués pour les rejoindre n'apparaissent que très partiellement incitatifs à l'usage de ce mode : si le Nord de la zone est proche de l'arrêt Tanneries de la ligne L1 (et non plus 15 comme indiqué par erreur dans le document), cela est loin d'être le cas pour les constructions situées au Centre et au Sud du quartier qui sont à plus de 400 mètres de la plus proche station de tram, du plus proche arrêt de bus ou du plus proche arrêt de train :

- Lingolsheim Tiergaertel ou Lingolsheim Alouettes - tram B et bus L1, 12 et 22 (ligne oubliée dans le document),
- Tanneries ou Prés - bus L1,
- Strasbourg Roethig - ligne TER Strasbourg - Molsheim).

ASTUS souhaite que le dossier soit complété par une étude approfondie de l'offre à mettre en place.

Concernant la ZAC dite « **Les Vergers de Saint-Michel** » à **Reichstett** (*488 logements*), ASTUS fait observer qu'une desserte du secteur est prévue vers Strasbourg et vers Mundolsheim/Vendenheim dans le cadre de la réorganisation du réseau dite du "quadrant Nord" : lignes de bus 74 et X71 à créer. ASTUS fait observer que, faute de concrétisation de ces projets, les constructions prévues seraient à plus de 400 mètres de l'arrêt le plus proche de l'actuelle ligne 4. Par ailleurs l'attractivité de la desserte dépendra de l'amplitude de fonctionnement et des fréquences offertes.

Concernant la zone dite de l' « **Ecoparc Rhénan** » à **Reichstett / Vendenheim** (*85 hectares, de très nombreux emplois potentiels espérés, de très nombreux clients à prévoir*), ASTUS fait observer qu'il n'est mentionné aucun projet de desserte en transport en commun, hormis les lignes de bus projetées rappelées plus haut, mais trop éloignées des parties Centre et Est du projet.

ASTUS souhaite que le dossier soit complété par une étude approfondie de l'offre à mettre en place.

Concernant les projets prévus à **Schiltigheim**,

- projet **Caddie** (*320 logements*): il est affirmé péremptoirement que l'offre actuelle de transport en commun à sa proximité - à savoir concrètement la ligne de bus 4 vers Strasbourg et vers le Nord et la ligne de bus 50 vers l'Est (Wacken/Le Marais) et vers l'Ouest (Cronenbourg, Hautepierre notamment) - est suffisante pour absorber la nouvelle clientèle potentielle.

ASTUS note que l'étude mentionnée qui aurait été faite par le cabinet Ribi en mars 2017 n'est pas produite.

ASTUS fait observer que ce projet est à résister dans le contexte d'un ensemble de constructions et d'équipements déjà réalisées, en cours de réalisation ou en projet, en amont ou en aval de la route de Bischwiller :

- site dit « Adelshoffen » (*350 logements notamment*) à l'Ouest de la route de Bischwiller,
- site dit « Agora » (*150 logements notamment*) à l'Ouest,
- immeuble dit « Batigère » (*27 logements*) à l'Ouest,
- sites dits « Clos Village » (*60 logements*), « Bulle de Verre » (*32 logements*), « Dinghof » (*20 logements*) notamment à l'Est,
- immeuble dit « rue de la Mairie » à l'Est,
- site dit « ex France Telecom » (*370 logements*) à l'Est,
- site dit « Alsia » à l'Ouest,
- site dit « Sebim » à l'Ouest,
- site dit « Quiri » (*110 logements*) à l'Est,
- site dit « Fischer » (*700 logements notamment*) à l'Ouest,

sans oublier le site dit « Maison du Bâtiment » (*334 logements notamment*) place de Haguenau à Strasbourg. A cela il convient d'ajouter les utilisateurs des équipements collectifs et bureaux prévus.

Aucun élément n'est apporté, au vu du nombre total de résidents et d'utilisateurs potentiels, nulle part chiffré, quant à la capacité des transports en commun en service à effectivement absorber la nouvelle clientèle, ni sur les projets d'évolution ou d'amélioration mis en œuvre pour répondre à cette nouvelle donne.

ASTUS constate que le tram, refusé au début des années 2000 route de Bischwiller, serait bien utile, voire indispensable, à l'aune de l'urbanisation envisagée.

ASTUS s'interroge gravement sur la capacité de la ligne de bus 4, même réorganisée en ligne de bus structurante L 4 comme envisagé par l'Eurométropole sur des bases inconnues, à suffire à offrir des conditions de transport incitatives à l'usage du transport en commun dans les conditions actuelles de circulation au milieu d'un trafic automobile non maîtrisé.

Pour ce qui est des dessertes Est - Ouest, indispensables aux résidents et utilisateurs de ce projet, ASTUS renouvelle sa proposition que la branche Sud de la ligne de bus 50 (rocade Est - Ouest) au départ du Wacken, passant par le centre de Schiltigheim, circule ensuite rue de Latte de Tassigny pour aller vers la gare de Bischheim (à 5 minutes en train TER de la gare de Strasbourg), la Cité des Ecrivains, les équipements sportifs et culturels Salle des Fêtes, Piscine, Gymnase Leclerc, puis l'Espace Européen de l'Entreprise, avec une amplitude et un cadencement améliorés.

- projets **Fischer** (*700 logements*), **Sebim** et **Alsia** : les observations précédentes d'ASTUS quant au projet Caddie peuvent être reprises pour ces trois projets.

S'y ajoute la nécessité impérative de créer à terme une liaison de TCSP (transport en commun en site propre), à savoir une ligne de tram sur fer, qui permettrait de desservir le Sud des secteurs en question vers Strasbourg et de rallier le Nord de l'agglomération jusqu'à la gare de Vendenheim par la route du Général de Gaulle / route de Brumath. (pièce jointe 2)

- projet **Istra** (*130 logements à l'hectare*) : ASTUS relève qu'il est mentionné l'existence de trois lignes de bus à sa proximité - à savoir ligne de bus 6 vers Strasbourg et vers le Nord, ligne de bus 50 vers l'Est (Wacken/Le Marais) et vers

l'Ouest (Cronenbourg, Hautepierre notamment), ligne de bus 70 vers l'Est (Bischheim centre, Robertsau) et vers l'Ouest (Espace Européen de l'Entreprise, Hautepierre notamment). ASTUS fait observer que ce projet se situe en parallèle à un ensemble de constructions déjà réalisées, en cours de réalisation ou en projet en aval de la route du Général de Gaulle :

- site dit « rue de Sélestat »
- site dit « Saint Vincent de Paul - Village Saint Charles » (*73 logements*)
- site dit « Baltzinger » (*130 logements*)
- site dit « Fischer » (*700 logements notamment*)

sans oublier le site dit « Maison du Bâtiment » (*334 logements notamment*) place de Haguenau à Strasbourg. A cela il convient d'ajouter les utilisateurs des équipements collectifs et bureaux prévus.

Aucun élément n'est apporté quant à la capacité des transports en commun actuellement en service à effectivement absorber la nouvelle clientèle, ni sur les projets d'évolution ou d'amélioration.

ASTUS s'interroge sérieusement sur la réelle capacité de la ligne de bus 6, même réorganisée en ligne de bus structurante L 6 comme envisagé par l'Eurométropole, à suffire à offrir des conditions de transport incitatives à l'usage du transport en commun dans les conditions actuelles de circulation au milieu d'un trafic automobile non maîtrisé. Pour ce qui est des dessertes Est - Ouest (lignes de bus 50 et 70, ASTUS demande que leur amplitude et leur cadencement soient améliorés. ASTUS rappelle que la ligne 70 (rocade Est - Ouest) ne circule toujours pas le dimanche et les jours fériés !

C'est pourquoi ASTUS insiste à nouveau sur la nécessité impérative de créer à terme une liaison de TCSP transport en commun en site propre, à savoir une ligne de tram sur fer, qui permettrait de desservir le secteur en question vers Strasbourg au Sud et de rallier le Nord de l'agglomération par la route du Général de Gaulle / route de Brumath. ASTUS regrette que rien ne soit précisé sur les modalités mises en œuvre pour permettre aux futurs habitants et utilisateurs de ce secteur d'aller facilement vers la proche gare de Bischheim, qui permet en 5 minutes en train TER de se rendre à la gare de Strasbourg, elle-même proche du centre-ville.

- projet **Saint Vincent de Paul - Village Saint Charles** (*73 logements*) : les observations précédentes d'ASTUS quant au projet Istra et concernant la desserte par la route du Général de Gaulle peuvent, quant aux relations vers le Nord ou vers le Sud, être reprises pour ce projet.

Concernant le projet dit « **Neudorf - rue de Lièpvre** » : ASTUS fait observer que la seule ligne de bus 30 desservant ce site ne peut suffire à terme et regrette qu'il ne soit rien écrit sur la perspective de prolongation de la ligne de bus G (BHNS bus à haut niveau de service) effectuant actuellement le trajet Espace Européen de l'Entreprise - Cronenbourg - Gare de Strasbourg et dont la prolongation est envisagée vers le Nouvel Hôpital Civil, le Parc de l'Etoile et le Quartier Danube et qui devrait utilement rejoindre la station de tram D Aristide Briand par l'avenue du Rhin à Neudorf.

Par ailleurs, ASTUS note qu'il n'est nullement et nulle part précisé, pour aucun projet, quelles évolutions (cartes ou documents à l'appui) sont prévues quant aux itinéraires cyclables existants, notamment quant à leur continuité, de nature à répondre à la nouvelle demande induite par les nouveaux projets, en rapport avec la politique se disant volontariste de l'Eurométropole pour développer ce mode de déplacement dans la première et la seconde couronne. De même les équipements à destination des piétons ne sont pas

détaillés, notamment en ce qui concerne les itinéraires d'accès aux stations et arrêts des bus, trams et trains.

Sont jointes enfin les propositions d'ASTUS à l'étude dite du « quadrant Nord » du réseau de la CTS (pièce jointe 3) et la position d'ASTUS quant aux éléments impératifs à mettre en œuvre (à très court terme) pour des évolutions incitatives des lignes 4 et 6 de bus (pièce jointe 4).

Le président  
François GIORDANI