

*Suivi : M. David WENDLING, chargé d'études et de mission*

**Objet :** Enquête publique réglementaire relative au projet d'extension de la ligne F du tramway vers l'ouest de l'Eurométropole de Strasbourg

Le projet d'extension de la ligne F du tramway, vise à développer l'offre de transports en commun sur l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise, renforcer le maillage du réseau, apporter une amélioration des temps de parcours, ainsi qu'un renforcement de l'accessibilité et de l'attractivité des territoires concernés des quartiers et des communes desservies.

En parallèle, un travail est réalisé sur les cheminements cyclables et piétons visant à développer les modes actifs inter quartiers et intercommunaux. Cette extension offre une plus-value en termes de réhabilitation et de valorisation du cadre de vie.

ASTUS rappelle qu'elle s'est positionnée sur le choix de la variante 2 Engelbreit-Poteries, voté par le Conseil de l'Eurométropole du 7 mai 2022, parmi trois propositions présentées lors de la phase de concertation préalable en janvier 2021.

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

Ce choix renforce aussi la centralité du quartier de Koenigshoffen et couvre un bassin de population plus important et permet grâce à la ligne de tramway prolongée, une amélioration du cadre de vie par le traitement et la valorisation des espaces publics, notamment sur la route des Romains, axe historique structurant du quartier, où le trafic automobile génère des flux de transit importants (12 000 véhicules/j) et les nuisances associées (bruit, pollution).

Le nouveau plan de circulation projeté fait l'objet de nombreuses crispations car il fait craindre, à tort, un étalement du trafic automobile de transit sur les rues adjacentes à la route des Romains dédiée à devenir apaisée et en sens unique dans le quartier de Koenigshoffen dans sa partie non circulée par la ligne F prolongée.

La réorganisation du plan de circulation des zones concernées est pourtant un élément indissociable et nécessaire à toute création/extension de nouvelle infrastructure en site propre de ce type.

Il convient de rappeler quelques fondamentaux qui ont fait la réussite du tramway et de son développement dans l'agglomération strasbourgeoise depuis bientôt 30 ans.

---

**ASSOCIATION DES **usagers** DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGOISE**

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Membre de la FNAUT Grand Est, de la Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est et d'Alsace Nature

13 rue Georges Rossdeutsch 67800 BISCHHEIM

Tram B et bus 50 : arrêt Le Marais - Bus L6 et 70 : arrêt Pont Phario

Téléphone : 03 88 95 79 63 - Courriel : [astus67000@gmail.com](mailto:astus67000@gmail.com) - Site : [astus67.fr](http://astus67.fr)

Page Facebook : [@astus67](https://www.facebook.com/astus67) - Twitter : [@ASTUS67](https://twitter.com/ASTUS67)

Le tramway est d'abord un transport urbain de grande capacité (jusqu'à 300 personnes par rame), incontournable et pertinent comme alternative à l'automobile individuelle dans les grandes villes. Il facilite les déplacements des habitants dans leurs trajets quotidiens sur des distances importantes grâce à une qualité de service optimale (fréquences importantes, amplitude étendue).

C'est aussi un outil majeur de renouvellement urbain et de valorisation du cadre de vie qui profitera aux habitants, modes actifs piétons et cyclistes par une requalification, une végétalisation et un apaisement de l'espace public.

En raison d'emprises disponible parfois limitée dans l'espace public, le tramway sera inséré en site banal sur environ 30 % de son tracé global. Ainsi, l'ensemble des modes de transport (automobiles, bus et tramway) circuleront ensemble sur la même chaussée.

Si la marque de fabrique du tramway de Strasbourg a toujours été de circuler en site propre intégral, ce type d'aménagement lui garantit de conserver sa priorité sur les autres véhicules, dans une logique d'apaisement des circulations par un meilleur respect des règles de circulation en milieu urbain (en ce qui concerne la vitesse notamment).

Sur le long terme, le tramway entraîne une diminution du trafic automobile sur les axes traversés et alentours. Il doit permettre de renforcer la sécurité et le confort des déplacements piétons et cyclistes par des aménagements dédiés.

Le futur nœud multimodal des Forges entre les quartiers de Hautepierre et de Koenigshoffen aura pour objectif de répondre à plusieurs problématiques, tant en termes de mobilités durables que d'urbanisme par un développement urbain autour de la M351 :

- créer une liaison inter-quartier au-dessus de l'actuelle autoroute M351 entre les quartiers de Hautepierre au nord depuis la rue Albert Calmette et celui des Poteries au sud avec la rue Madeleine Reberioux,
- renforcer l'accessibilité aux deux pôles d'emplois de la zone d'activité des Forges et de l'hôpital de Hautepierre notamment, et le lycée de secteur (Marcel Rudloff),
- donner un accès direct au parking relais bus-tram Ducs d'Alsace pour les usagers venant de l'ouest,
- réduire le trafic automobile sur les axes structurants environnant, tels que la route de Wasselonne et la route des Romains, amenés à évoluer dans les prochaines années avec le prolongement de la ligne F du tramway en direction de Wolfisheim,
- permettre un accès à la M351 par la rue de l'Engelbreit en double sens, notamment pour le trafic de transit existant sur la route des Romains et la route de Wasselonne,

Ce nouveau lien deviendra une nouvelle porte d'entrée multimodale de l'agglomération strasbourgeoise par l'ouest, offrant des gains de temps considérables et une meilleure lisibilité de l'offre de transports en commun disponible grâce à un maillage renforcé/restructuré entre les lignes de bus urbaines structurantes, radiales et de rocade, associées à l'extension du tram F jusqu'à Wolfisheim, mais aussi aux lignes de cars interurbains. Il bénéficiera pleinement aux usagers des transports en commun (ligne de bus 50 et lignes de cars du TSPO sur la M351, en correspondances sur le nouvel ouvrage), aux cyclistes et aux piétons tout en réduisant la présence automobile dans une zone particulièrement contrainte aujourd'hui par les flux de transit.

Un nouveau cheminement dédié aux modes actifs vers le Zénith est projeté afin d'améliorer son accessibilité dans le but de réduire la place de la voiture individuelle encore trop importante aujourd'hui avec des accès au parking (1000 places) inadaptés aux flux les soirs d'évènements.

Cet aménagement devra donc être balisé pour les usagers depuis/vers la station « Eckbolsheim » et bien éclairé afin de faciliter le parcours client, notamment de nuit.

Par ailleurs, le cheminement dédié aux modes actifs côté Nord depuis le terminus de la ligne A « Parc des Sports » à Hautepierre est jugé aujourd’hui encore perfectible. Aussi, la création d’une voie unique tram sur la ligne A dédiée à améliorer la desserte ponctuelle du Zénith serait à étudier, ou à minima une amélioration du cheminement existant (signalétique, éclairage...) serait fortement appréciée par les usagers qui doivent cheminer depuis le terminus de Parc des Sports.

Cette problématique est d’autant plus importante que l’accessibilité automobile de cet équipement structurant reste aujourd’hui problématique et posera la question de la gestion des flux une fois le Transport en site Propre Ouest (TSPO) mis en service sur la M351 et sa nouvelle station d’interconnexion avec le tram D au niveau de Paul Eluard, mais qui offrira une solution de report modal réellement pertinente à l’automobile.

Le futur P+R au droit du terminus sera directement raccordé à la M351 offrira aux usagers venant de l’ouest un accès efficace au réseau urbain et interurbain en direction de Strasbourg.

Un raccordement complet au niveau du pôle d’échanges des Poteries avec la ligne D permettra une gestion optimisée du réseau tram (renforts, substitution en cas d’incidents techniques).

Les lignes de bus seront réorganisées pour accompagner l’extension de la ligne F du tram jusqu’à Wolfisheim :

- les lignes 13 et 29 seront fusionnées, permettant une liaison directe entre les Communes de Schiltigheim au nord et celle d’Illkirch-Graffenstaden au sud via les quartiers de Cronenbourg, de la Montagne Verte et la commune d’Ostwald ;
- la ligne 45 étendue jusqu’aux Poteries depuis Lingolsheim Alouettes (Tram B) via notamment la gare du Roethig (correspondances REME sur la ligne Strasbourg <> Molsheim) et la commune d’Eckbolsheim ;
- la ligne 50, future L5 structurante tissera un lien entre les quartiers de Mentelin créé au sud de la route des Romains, Hautepierre, Cronenbourg et la commune de Schiltigheim ; elle permettra des correspondances avec le TSPO sur le nouveau nœud multimodal des Forges ;
- la ligne 70 améliorée et fusionnée avec la ligne 4 actuelle vers Wolfisheim Stade via le centre d’Eckbolsheim, sera directement connectée avec le quartier de Hautepierre et le nord de l’Eurométropole (Espace Européen de l’Entreprise, Bischheim, Robertsau).

Ainsi restructuré, ce réseau deviendra plus lisible par la fusion/extension des lignes existantes complétées par des lignes de cars interurbains renforcées (209 et 240) via le futur P+R.

Plusieurs quartiers et communes seront ainsi directement reliés par le réseau de bus réorganisé autour du tram et du futur TSPO structurant exploité en site propre sur la M351.

Des interrogations ont été soulevée au sein d’ASTUS sur la possibilité d’une liaison en transport en commun de rocade nord <> sud directe qui relieraient à minima les communes de Wolfisheim (Stade) et Mittelhausbergen (Mittelberg) via le futur pôle d’échanges de Wolfisheim.

Dans ce cadre, une réflexion à grande échelle sur une ligne de bus/BHNS reliant directement les communes de Lingolsheim à l’Espace Européen de l’Entreprise à Schiltigheim via les communes d’Eckbolsheim et de Wolfisheim, apparaîtrait pertinente à étudier sur le long terme, et pourrait répondre aux difficultés de circulations existantes par une alternative qui n’existe pas aujourd’hui et pour lesquelles, la réalisation d’un nouvel axe de contournement type VLIO ne contribuera qu’à encourager l’usage de l’automobile et favorisera l’urbanisation de l’arc ouest sur le long terme.

La ligne de bus 45 étendue depuis Lingolsheim via Eckbolsheim jusqu’à Poteries devra être certainement améliorée dans le temps (fréquences, amplitude, capacités d’emport) mais comblera

l'offre inexistante nord-sud actuelle sur la 1<sup>ère</sup> couronne au sud de la route des Romains, en dehors du service à la demande Flex'Hop.

**En conclusion :**

La prolongation de la ligne F du tramway jusqu'à Wolfisheim permettra d'assurer d'ici fin 2025, une desserte complète et cohérente des secteurs urbains Ouest de l'agglomération avec une offre de transport maillée et performante liant transports urbains (tram, bus) et interurbains (TSPO).

Des cheminements complémentaires adaptés pour les modes actifs depuis le Parc des Romains seraient à étudier afin de pallier les derniers aménagements réalisés sur la route des Romains qui entraînent aujourd'hui des conflits d'usages récurrents entre les stations « Parc des Romains » et « Comtes ».

Aussi, ASTUS demande à ce qu'un travail complémentaire sur le réaménagement de l'axe rue de Koenigshoffen / route des Romains entre la Porte Blanche et le terminus actuel Comtes soit réalisé au-delà de la seule extension de la ligne de tram F vers Wolfisheim, par :

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

ASTUS demande à ce que ces préconisations soient prises en compte dans le bilan du commissaire enquêteur bien qu'elles ne concernent pas l'extension projetée proprement dite.

Ces améliorations ne pourront que contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à un meilleur partage de l'espace public pour tous les modes de déplacement autour de cet axe structurant qu'est la route des Romains, qui centralise la dynamique sociale et commerciale du faubourg de Koenigshoffen.

François GIORDANI  
Président  
Pour le Conseil d'administration ASTUS

