



Association des **usagers** des Transports **Urbains**
de l'agglomération **Strasbourgeoise**



BISCHHEIM, le 10 octobre 2024

A l'attention
de la Commission d'enquête Tram Nord
Direction des Mobilités
Eurométropole de Strasbourg
1 Parc de l'Etoile
67076 STRASBOURG

Objet : Contribution à l'enquête publique relative au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim (Tram Nord)

1. Un facteur structurant pour le développement de la mobilité

Ce projet doit répondre à un objectif prioritaire ; celui de proposer une alternative au passage par le nœud Homme de Fer, point névralgique du réseau structurant organisé sous forme essentiellement radiale et aujourd'hui à la limite de ses capacités. Ce point de correspondance supporte à lui seul 5 lignes sur 6 qui se croisent à 20 secondes d'intervalle et concentre 2/3 des échanges sur le réseau tramway.

Le **maillage du réseau** sera aussi **renforcé et mieux réparti** par la création du nœud de correspondance entre les lignes C, E et H sur le futur parc de Haguenau au nord, qui bénéficiera aux usagers de Schiltigheim et de Bischheim à la fois en liaison avec le centre-ville de Strasbourg, le campus universitaire de l'Esplanade, les institutions européennes, le quartier de la Robertsau et la gare centrale.

Des **besoins limités en infrastructure nouvelle** (5 km de voies et 9 stations), donc un **investissement maîtrisé**¹, notamment au regard de projets dans d'autres agglomérations (coût du projet versus potentiel usagers, qui s'avèrent moindre que les 46 000 voyageurs/j pour le tram Nord), avec un **maillage équilibré** sont autant d'éléments qui offriront une meilleure efficacité du réseau dans son ensemble au bénéfice du plus grand nombre d'usagers.

C'est un projet qui profitera aux modes actifs piétons/cyclistes et aux personnes à mobilité réduite grâce à un apaisement et une valorisation de l'espace public avec des aménagements adaptés, mieux accessibles et plus sécurisés. Ce rééquilibrage doit garantir une liberté de déplacements la plus efficiente possible, selon le mode le plus adapté aux besoins de chacun. Une campagne de sensibilisation pour rappeler les règles de bonne cohabitation pourrait s'avérer très utile.

¹ Un investissement total de 224 millions d'euros qui comprend : les travaux d'infrastructures, de déviation des différents réseaux, des frais d'études et d'ingénierie, ainsi que les mesures d'accompagnement, dont une indemnisation des commerçants impactés + 44 millions d'euros de matériel roulant (12 nouvelles rames) qui serviront également à exploiter l'extension de la ligne F jusqu'à Wolfisheim à partir de novembre 2025.

2. Un outil qui favorise l'équité territoriale

Quand nous parlons d'équité territoriale, nous faisons référence à la dimension spatiale de la justice sociale.

Elle désigne une configuration géographique qui assurerait **à tous les territoires et à leurs habitants les mêmes conditions d'accès** aux services publics et privés, au logement, à l'emploi, à la vie sociale.

L'histoire nous montre que l'arrivée du tram dans un secteur de ville le dynamise. Le tram favorise une dynamique auprès de différents acteurs sociaux en modifiant les habitudes de mobilité.

Les quartiers de Strasbourg et de son agglomération qui ont accueilli l'arrivée d'une ligne de tram ont vu leur cadre de vie profondément bouleversé (Illkirch, Neuhof, Montagne Verte, Lingolsheim, Ostwald). De nouveaux immeubles ont été construits, des commerces se sont implantés, des lieux d'enseignements ont été mieux desservis (lycée Marc Bloch à Bischheim, lycée Kléber, lycée Couffignal, lycée Jean Monet, Universités). Des manifestations sportives et des équipements sportifs ont bénéficié du tram (Racing, SIG, Kibitzenau, Bains Municipaux...), ainsi que des équipements culturels (Opéra, Musée d'Art Moderne et Contemporain, Point d'Eau, Illiade, Espace Django) et le CHU de Hautepierre. Des pistes cyclables ont été aménagées, des plantations et des espaces verts ont été créés. Après les premières angoisses liées aux travaux, le tram est plébiscité par les Strasbourgeois et les habitants de son agglomération.

La création de parking-relais a accompagné cette politique de mobilité, permettant aux habitants des communes de la deuxième et de la première couronne d'accéder au centre-ville de Strasbourg.

L'aménagement du parc de la place de Haguenau jouera un rôle essentiel de liaison entre Schiltigheim et Strasbourg, à l'instar de celui de la place de l'Etoile entre le Neudorf et Strasbourg centre. Il permettra également de poursuivre et de renforcer la trame verte et bleue constituée par les remparts et la zone non aedificandi autour du Parlement européen.

Des commerces, des restaurants, des agences immobilières gagneront en visibilité et pourront espérer une affluence de clientèle pour peu qu'ils accompagnent la dynamique à l'issue des travaux. Des études démontrent que, si des commerces ont disparu lors des travaux (et malgré les indemnisations), les fonds ont été rapidement rachetés pour proposer des produits et services nouveaux.

Le patrimoine de la Neustadt sera mis en perspective : si nous voyons encore les impacts de balles des combats liés à la deuxième guerre mondiale, les façades bénéficient d'une architecture majestueuse bien souvent méconnue.

La circulation des cyclistes sera améliorée et les conflits (piétons/vélos, automobilistes/vélos) devraient s'atténuer par une séparation de ces usagers sur l'espace public (souhait de la concertation : « ne pas placer de piste cyclable entre les terrasses et les piétons, ni au ras **des piétons** »). Le carrefour avenue des Vosges / boulevard Clemenceau sera plus sécurisé (souhait de la concertation : « **mettre en place la priorité des vélos aux carrefours** »).

L'aménagement de la placette du Palais des Fêtes et de la rue Simonis permettra de faire de ces espaces un lieu de vie pour les habitants, les collégiens et les lycéens, le Centre chorégraphique et peut-être un jour un Palais des Fêtes redevenu haut-lieu culturel. Ces aménagements assureront une meilleure lisibilité pour les professionnels du secteur. La rue Simonis permettra de relier aisément la Grande Île.

Le tram, avenue des Vosges, est aussi un élément essentiel du fonctionnement du réseau. Aujourd'hui, la place de l'Homme de Fer est saturée du fait des lignes qui y passent, avec un phénomène de transit classique d'usagers dont ce n'est pas la destination finale.

Le tram avenue des Vosges permettra de redistribuer ce transit d'usagers vers la gare, directement, ou vers l'université. Ceci en fait un élément à l'échelle de l'agglomération dans son ensemble. Il dessert les quartiers les plus denses de Strasbourg.

La question du stationnement résident est prise en compte par la création d'un parking silo rue Jacques Kablé. Nous pouvons également espérer que le nombre de voitures de non-résidents diminuera en poursuivant les efforts en matière d'abonnement pour les habitants du secteur.

Du point de vue de l'équité territoriale, le tram, avenue des Vosges, donnera accès aux nombreux établissements d'enseignement desservis par la ligne E, la ligne H desservant les institutions et les équipements du secteur du Wacken. Ces deux lignes se termineront à la Gare.

Outre le parc des Contades, les habitants du secteur profiteront pleinement du parc de Haguenau réaménagé.

Le boulevard Wilson réorganisé séparera les flux de mobilité avec la création de voies de tram à l'est, une piste cyclable centrale, des trottoirs suffisamment larges et un trafic limité aux riverains, aux taxis, aux bus, aux tram et aux PMR.

La gare centrale sera desservie par toutes les lignes du réseau structurant Trams/BHNS avec l'intégration des stations Faubourg de Saverne et Faubourg National au sein du pôle d'échange multimodal. Un parking souterrain de plus de 3 000 places pour les vélos sera aménagé. Un nouveau parking automobile à l'arrière de la gare sera construit en lien avec la Région Grand Est dans le cadre du REME.

La piste cyclable venant de la place de Haguenau poursuivra son parcours vers le boulevard de Lyon.

Schiltigheim, 3^{ème} ville du département, est déficitaire en offre de transport en commun et pistes cyclables et n'a pas de cœur de ville apaisé.

Un découpage géographique en quatre secteurs ne favorise pas les liaisons inter quartiers, dû principalement à la faiblesse de la largeur des voies qui rendent difficiles les déplacements de toutes sortes. Il n'est malheureusement pas possible de pousser les murs.

Selon l'INSEE, en 2020, 7.3 % de la population se déplaçait à pied ou en roller, 17% en vélo, 22.5% en transports en commun, soit 46.8 % de la population contre 50.3% motorisés.

37% des locataires vivaient sous le seuil de pauvreté contre environ 8% des propriétaires. Le taux de pauvreté atteignait 25% en 2021. Le taux de chômage y était de 17,8%.

Route de Bischwiller : son aménagement permettra une redistribution de l'espace public en faveur des piétons, des cyclistes, des commerçants. Il permettra à des animations de s'y dérouler. Son verdissement favorisera le vivre ensemble, diminuera la chaleur aux moments les plus chauds, améliorera la qualité de l'air. La sécurisation de l'accès à l'école Simone Veil devrait être améliorée en évitant les conflits piétons / cyclistes.

Quartier des Ecrivains : Ce quartier classé « quartier prioritaire de la ville » cumule les handicaps décrits par les statistiques ci-dessus. Lors du recueil de signatures en faveur du tram, beaucoup de personnes indiquaient ne pas avoir de voiture et dépendre des transports en commun.

Difficile dans ces conditions de se rendre au travail ou d'en trouver pour ces habitants qui sont généralement les « emplois de premières lignes », aux horaires atypiques et décalés. Ce quartier bénéficie d'un réaménagement urbain qui devrait favoriser plus de mixité sociale. Ces habitants souhaiteraient se rendre aisément au centre-ville ou dans la zone commerciale nord.

Si le REME va apporter des solutions pour se rendre en centre-ville, il est nécessaire de maintenir des transports en commun permettant les transversales (desserte du lycée Marc Bloch, gare de Hoenheim par exemple). Le tram et le réseau de bus CTS doivent jouer ce rôle. Il convient de finir les aménagements cyclables de Vendenheim au centre-ville.

Le parti pris d'aménagement et l'occasion de la création de ces deux branches de tram sera l'occasion :

- d'élargir les Grande Île vers la Neustadt,
- de relier Strasbourg et la troisième ville du département permettant à celle-ci de sortir de son image de ville-dortoir comme Villeurbanne vis-à-vis de Lyon,
- de désengorger la place de l'Homme de Fer et de faciliter l'accès à la gare,
- de supprimer des points noirs cyclistes (Faubourg de Saverne, boulevard Wilson / boulevard Poincaré,
- d'augmenter la végétalisation et de créer des lieux de vivre ensemble (parc de Haguenau, placette du Palais des Fêtes, terrasses...),
- d'assurer une meilleure lisibilité pour les professionnels de ce secteur,
- de créer des parkings automobiles (rue Jacques Kablé, Gare, ...).

3. Un cadre de vie et une qualité de l'air améliorés

La réalisation du Tram Nord offrira assurément dans la partie nord-ouest de l'agglomération strasbourgeoise, une réduction sensible de la pollution de l'air et des nuisances sonores, liées à la mobilité globale, qui est encore largement dominée par la circulation automobile, plus particulièrement sur la place de Haguenau et l'avenue des Vosges.

ASTUS apprécie le développement prévu de la végétalisation des espaces publics traversés par les futures lignes de tram et l'accès plus facile aux piétons du parc de la place de Haguenau, actuellement très enclavé par les infrastructures routières. La destruction du grand viaduc d'accès à la M35 contribuera ainsi à l'apaisement de ce vaste espace vert en lien avec la route de Bischwiller piétonnisée jusqu'au carrefour des 4 vents.

L'affectation d'espaces plus grands aux piétons et aux cyclistes, avenue des Vosges, ainsi que l'extension d'espaces végétalisés et perméables, rendra le cadre de vie plus agréable et permettra de mieux valoriser le patrimoine de la Neustadt.

Ce projet s'inscrit bien dans les efforts pour adapter la ville au réchauffement climatique, qui va se poursuivre de façon de plus en plus contraignante au cours des prochaines décennies. Il convient de rappeler que les ilots de chaleur urbaine sont nocifs pour la santé des habitants des villes. Ainsi la réduction des espaces bitumés et une perméabilisation plus étendue des sols permettront certainement d'atténuer la température en été, notamment place de Haguenau et dans les boulevards parcourus par les trams. Enfin, l'abaissement de la concentration en dioxyde d'azote et en particules fines le long des axes de circulation des lignes de tram sera un atout de santé publique.

ASTUS est donc favorable au projet de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim tel que soumis à l'enquête publique, mais émet cependant une réserve.

Celle-ci concerne la **dévi**ation de la ligne de bus structurante C3 par la rue de la Patrie et la rue de l'Eglise Rouge, en lien avec la piétonnisation programmée de la partie sud de la route de Bischwiller entre le parc de Haguenau, et le carrefour des 4 Vents à Schiltigheim.

Cette option pose plusieurs contraintes :

- une absence de liaison TC entre le site Fischer (tram), la Mairie de Schiltigheim et le centre de Bischheim et de Hoenheim,
- une absence de liaison TC entre le secteur des Trois Epis et la mairie de Hoenheim,
- des congestions routières prévisibles sur la rue de la Mairie, la rue de la Patrie et la rue Jacques Kablé (reports de trafic et substitution à l'avenue des Vosges), qui aggraveront la vitesse commerciale de la ligne de bus et sa performance aux heures de pointe.

Une cohabitation entre une ligne de bus et les modes actifs piétons et cyclistes sur la partie sud de la route de Bischwiller apparait tout à fait concevable, au regard d'autres aménagements existants en France², en Allemagne³ ou encore en Suisse⁴.

François GIORDANI
Président ASTUS
Pour le Conseil d'administration



² Metz, rue Pierre Perrat/rue Gambetta ; Rouen, rue Alsace-Lorraine ; Blois, rue Denis Papin.

³ Offenbourg, Hauptstraße.

⁴ Neuchâtel, rue du Seyon ; Bienne, Place centrale.