



## CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TRAMWAY VERS LE NORD ( SCHILTIGHEIM - BISCHHEIM ) : ANALYSE ET PRÉCONISATIONS DE L'ASSOCIATION COL'SCHICK

### 1- PRÉCISIONS SUR LA DÉMARCHE DE L'ASSOCIATION

L'association Col'Schick a examiné avec grande attention et intérêt les éléments d'information fournis par l'Eurométropole au sujet de l'extension Nord du réseau de tramway visant à desservir les quartiers Ouest de Schiltigheim et de Bischheim . Elle regrette cependant de ne pas encore avoir reçu communication - suite à sa demande adressée à Mme. la Présidente de l'Eurométropole le 07 juillet dernier -, de l'étude préliminaire de cette extension Tram réalisée par les cabinets TTK et PTV ( au 1er trimestre 2021 ) . Cette étude dont les éléments ont servi de base à l'élaboration des supports d'information de la présente concertation , comporte notamment :

- une analyse comparative multicriteres de 3 variantes de tracés ( N1 , N2 et N3 ) envisageables pour la desserte des communes Nord à partir de la place de Haguenau , sur son côté Est ;
- une analyse du même type de 3 scénarios de maillage du réseau Tram sur le secteur Centre Nord de Strasbourg ( C1 , C2 et C3 ) prenant en compte l'option de réaliser une nouvelle liaison Tram entre Robertsau / Wacken et la Gare Centrale .

Ces 3 scénarios ont pour caractéristique commune de prévoir une desserte des communes Nord par un dévoiement via la rue de Wissembourg de la ligne C – qui a aujourd'hui son terminus sur la place de la Gare de Strasbourg -, et qui n'offrirait donc pas de trajet direct vers l'aire de centralité Strasbourgeoise .

L'association Col'Schick a procédé à l'évaluation de ces variantes de tracés en regard de leurs capacités à répondre aux enjeux majeurs d'un tel projet Tramway , en particulier :

- leurs potentiels de desserte respectifs -évalués en termes de population et d'emplois-, grâce à un accroissement conséquent de l'offre de transport collectif dans les quartiers à forte densité urbaine de Schiltigheim et de Bischheim . Au Sud de la Mairie de Schiltigheim il s'agit du secteur drainé par la route de Bischwiller alors qu'au Nord du pont St. Charles il s'agit des quartiers drainés par la route du Général De Gaulle (Trois Épis , Écrivains ) .
- les opportunités offertes aux voyageurs des communes Nord de trajet direct vers les pôles d'attraction - en termes d'emplois , de services , d'activités culturelles ou d'animations diverses -, de la zone de centralité de l'agglomération strasbourgeoise . C'est là , en effet , un révélateur de l'attractivité d'une ligne Tram et un réel facteur d'incitation au report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif : les conducteurs renoncent en effet d'autant plus facilement à l'usage individuel de la voiture que le Tram peut leur offrir un trajet rapide et fiable vers leur destination .

la contribution que peuvent apporter des aménagements de l'espace public réalisés dans le cadre du projet Tramway :

- d'une part , à la restructuration des pôles urbains en voie de développement , notamment de l'aire de centralité de Schiltigheim qui s'étend progressivement vers le Sud ( projets urbains "

France Télécom " et " Fischer " ) mais aussi de la cité des Écrivains qui fait l'objet d'un programme pluriannuel de renouvellement urbain ,

- d'autre part , à la réduction de la place et de l'usage individuel de la voiture en ville , en promouvant des déplacements commodes et sécurisés à pied ou à vélo , dans la perspective de réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores induites par un trafic automobile excessif générant des phénomènes de congestion des principales artères .

- la contribution du projet au renforcement de l'intermodalité par la réalisation de pôles de correspondances Bus <— > Tram efficaces et de parkings-relais ( P+R ) attractifs , voire d'échanges avec les trains TER de la ligne SNCF " Strasbourg - Lauterbourg " .

- les contraintes techniques de l'insertion urbaine de la plate forme Tram sur les différentes voiries empruntées par les 3 variantes de tracé , en identifiant les impacts les plus sensibles tant sur la régularité de service et la vitesse commerciale du Tram que sur l'accessibilité et les conditions de desserte des îlots riverains , susceptibles d'affecter plus généralement le fonctionnement des quartiers ou les habitudes de vie de leurs populations .

Cette étape de concertation publique organisée du 15 juin au 30 septembre 2021 , a été résolument située par les 3 signataires de l'édito de la plaquette - la Présidente et les 2 Présidentes Déléguées de l'Eurométropole -, comme « un moment d'échange privilégié pour concevoir ensemble la ville que nous voulons construire pour demain » .

Le titre de l'article consacré à cette concertation dans l'Eurométropole Magazine No 30 ( juin 2021 ) reflète d'ailleurs le même état d'esprit : « Des tracés à affiner » .

Cet engagement fort de l'exécutif eurométropolitain en faveur d'une démarche partenariale de co-construction du projet donne un contenu concret à l'article 1er de l'Ordonnance du 03 août 2016 qui stipule , notamment , que l'un des objectifs de la participation du public est d'améliorer la qualité de la décision publique et sa légitimité démocratique , l'un des droits conférés au public étant celui d'accéder à des informations pertinentes .

À l'évidence cette nouvelle conception de la concertation publique constitue un réel progrès par rapport aux " pratiques " du débat public mises en œuvre de 2011 à 2013 par la CUS et la CTS . La concertation était alors apparue comme une étape de pure forme du processus de projet , visant à présenter un tracé unique - sur l'axe des routes du Général De Gaulle et de Brumath -, préconisé avec insistance par la CTS . Il n'était donc pas étonnant que la délibération votée le 12 juillet 2013 par le Conseil CUS , qui a approuvé le bilan de la concertation et qui a validé en même temps l'avant-projet réalisé par la CTS ( au cours de la période de concertation ! ) ait fait l'objet de multiples contestations et de recours .

C'est donc dans cette optique de partenariat constructif que l'association Col'Schick participe aux débats de cette concertation en y apportant sa contribution sur différents points , notamment son analyse des 3 variantes de tracés N1 , N2 et N3 présentées par l'Eurométropole et sa proposition concrète de mettre à l'étude une 4e variante de tracé , qui répondrait de façon optimale aux enjeux précisés ci dessus . Notre association a d'ailleurs eu un premier temps d'échanges à ce sujet avec le service chargé du tramway ( Direction de la Mobilité ) , lors d'une réunion de travail tenue à l'Eurométropole le 29 juillet 2021 . Et nous cherchons à faire partager au maître d'ouvrage de ce projet complexe et multiforme , notre conviction profonde que la faculté de s'adapter au réel , de ne pas tomber dans le dogmatisme ou le manque d'ambition , paraît essentielle . De même que nous paraît fondamentale la capacité à inscrire la démarche de conception du projet dans une vision stratégique du

développement urbain , économique et social ainsi que de l'amélioration du cadre de vie de la ville ( selon les orientations prescrites par le Plan Climat ).

Plusieurs constatations dans le dispositif organisationnel de la présente concertation ont cependant suscité quelque perplexité au sein de notre association , dans la mesure où elles paraissent contradictoires avec les déclarations d'intention de l'instance décisionnelle de l'Eurométropole et qu'elles pourraient aussi fragiliser la sécurité juridique de cette procédure . En effet :

- cette concertation a été ouverte dans la précipitation , 3 semaines seulement après le vote et l'affichage de la délibération No 7 du 07 mai 2021 décidant le lancement de cette procédure , c'est-à-dire bien avant l'expiration du délai de Recours ;
- ladite délibération "omet" de se référer à l'article L 103-4 du Code de l'Urbanisme - créé par l'Ordonnance du 23 septembre 2015 -, qui stipule expressément que les modalités de la concertation telles qu'elles sont définies par de telles délibérations doivent « permettre , pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés , au public d'accéder à toutes informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables ... ».
- cette délibération décide également de lancer une procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre concomitamment à l'engagement de la concertation . La jurisprudence n'a t elle pas déjà sanctionné ce type " d'articulation " de la concertation avec les autres procédures relatives au projet ?

## 2- OBSERVATIONS SUR LES 3 VARIANTES DE TRACÉS TRAM PRÉSENTÉES PAR L'EUROMÉTROPOLE ENTRE LA PLACE DE HAGUENAU ET BISCHHEIM .

Il convient de relever que le CCTP du marché public « d'étude préliminaire » en regard duquel le cabinet TTK a réalisé cette étude définissait avec précision les voiries-supports des tracés N1 et N3 . Par contre la variante N2 n'était définie que par un tracé de principe sur son tronçon central reliant la route de Bischwiller ( à partir du carrefour " rue de la Mairie " ) à la route du Général De Gaulle ( au niveau du carrefour " rue d'Erstein " ) . Et c'est dans le faisceau assez dense des voiries de ce fuseau du centre de Schiltigheim que ce bureau d'études avait à identifier et à analyser comparativement tous les itinéraires envisageables pour le Tram Nord .

2 / 1- Concernant la variante N1 empruntant les routes du Général De Gaulle et de Brumath , respectivement à Schiltigheim et à Bischheim

Ce tracé de 3 km relie la Place de Haguenau à la rue Georges Burger à Bischheim en desservant 6 stations , avec un potentiel de desserte estimé à 22 300 personnes en 2025 .

(a) LE TRONÇON SUD de ce tracé ( = 850 m ) implanté en bordure Est de la place de Haguenau puis sur l'extrémité Sud de la route de Bischwiller - tronçon qui est en fait commun aux 3 variantes de tracés jusqu'à la station « Fischer » - , ne présente guère de difficultés d'insertion . Il nécessite la construction de 2 ponts Tram de franchissement , respectivement , du canal de dérivation et de l' A 350 , accolés aux ouvrages routiers existants . Le coût de ces 2 ponts n'a pas été précisé .

L'implantation du tramway sur cette artère structurante du tissu urbain en voie de renouvellement offre l'opportunité de requalifier l'entrée Sud de Schiltigheim en aménageant un boulevard urbain à haute qualité paysagère , éventuellement en procédant à l'acquisition de bandes non bâties de terrains riverains . L'implantation de la plate forme Tram ( site propre ) pourrait être réalisée de façon assez classique en position axiale , bordée de chaque côté d'une chaussée circulaire , de places de

stationnement longitudinal intercalées d'arbres , d'une piste cyclable et d'un trottoir ( correctement dimensionnés pour assurer des déplacements doux commodes et sécurisés ).

Outre la station Tram prévue sur la place de Haguenau , une station " Ste. Hélène " ( ou " Fischer " ) serait implantée face à la société Citroën .

Par contre le positionnement d'un nouveau parking relais ( P+R ) représenté sur le site de l'ancienne Maison du Bâtiment pose question . Annoncée lors des précédentes concertations sur le Tram Nord , en 2012 / 2013 , à une époque où la décision de relocalisation des services occupant ce bâtiment avaient été prise , la réalisation de cet équipement de transfert modal paraissait faisable . Mais entre temps , la Maison du Bâtiment a été réhabilitée ( logements ) et un nouvel immeuble d'habitation de grande hauteur a été ajouté sur ce site où la construction d'un parking relais en ouvrage ne semble donc plus envisageable . Il ne paraîtrait pas davantage concevable de réaliser un tel équipement sur le parc de la place de Haguenau qui constitue non seulement un lieu de loisirs et de détente très apprécié par les populations avoisinantes , mais aussi un pôle de fraîcheur dans un tissu urbain très densément bâti . La suppression , même partielle , de cet espace vert serait en totale contradiction avec le Plan Climat et avec les orientations politiques cardinales affichées par les municipalités de Strasbourg et de Schiltigheim .

(b) LE TRONCON NORD du tracé N1 , entre la rue de la Paix à Schiltigheim et la rue Georges Burger , à Bischheim ( = 1 050 m ) ne pose pas non plus de problèmes d'insertion urbaine . En l'état actuel des alignements de voirie les emprises disponibles varient de 18 à 20 m selon les sections . Une modification des alignements par recul des limites de propriété - à priori sans démolition de bâti -, devrait permettre de réaliser dans une emprise portée à 23/24 m , un aménagement de voirie qualitatif , de type « boulevard urbain » , comprenant en section courante

- la plate forme Tram en position axiale ,
- de chaque côté , une chaussée ( 3,25 m ) , une bande de stationnement longitudinal intercalée d'arbres d'alignement , une piste cyclable et un trottoir .

Il paraîtrait cependant souhaitable que la station " Écrivains " soit implantée du côté Nord du carrefour route du Général De Gaulle / rue d'Erstein afin de la rapprocher du débouché du mail piétons Est - Ouest projeté dans le cadre du programme de renouvellement urbain du quartier des Écrivains .

L'implantation d'un pôle d'échanges intermodal " Bus <—> Tram " dans le triangle formé par les rues de Niederhausbergen et Georges Burger à Bischheim , associé à un P+R , paraît parfaitement appropriée compte tenu du caractère stratégique de ce site .

Il serait cependant souhaitable que les bus du service BHNS actuellement en terminus sur le P+R « Chambre des Métiers » desservent également ce nouveau pôle d'échanges . À partir de ce secteur , le BHNS constitue en effet , indiscutablement , le moyen d'accès le plus rapide à la Gare Centrale de Strasbourg , en desservant au passage le parc tertiaire E3 , le Campus Ouest et le CNRS . De même pourraient être rabattus sur ce pôle d'échanges les bus express qui circuleront sur le site propre du futur TCSP de couronne associé à la VLIO .

(c) LE TRONÇON CENTRAL de ce tracé N1 ( = 780 m ) , entre les rues des Poilus et de la Paix , pose par contre de sérieux problèmes d'insertion dans l'emprise disponible de 14,5 m entre immeubles . Et l'implantation du tramway sur cette artère aurait des impacts sensibles sur les habitudes de vie de ses riverains et sur le fonctionnement de l'ensemble de ce secteur.

Une étude de circulation réalisée par le cabinet Transitec , pour le compte de la CTS , dont les éléments avaient été communiqués en 2012 , avait identifié sans ambiguïté les impacts significatifs de l'insertion du tramway sur cette artère étroite , tant en termes d'exploitation de cette ligne de Tram que d'organisation des circulations et de desserte des riverains ainsi que de sécurité des déplacements à vélo .

L'emprise aménageable est , de fait , inférieure de 3,5 m à celle de la route des Romains , récemment réaménagée dans le cadre de la phase 1 du projet Tram F : un réaménagement dont la configuration étriquée et ses impacts négatifs sur les habitudes de vie des riverains sont largement décriés , y compris par l'adjoint-référent de Koenigshoffen le jour de sa mise en service en août 2020 : trottoirs et pistes cyclables sous dimensionnés , suppression de places de stationnement , difficultés de desserte locale et de livraisons des commerces , Tram en voie unique sur 450 m limitant la fréquence de passage des rames à quelques 9 minutes , ce qui limite fâcheusement l'offre de transport collectif dans ce quartier très dense .

Bien mieux qu'au regard des informations figurant dans la plaquette de concertation ( pages 14 et 15 ) , les modalités de l'implantation de la plate forme du Tram sur ce tronçon sensible de la route du Général De Gaulle peuvent être parfaitement appréciées au vu des plans d'avant projet très précis , au 1 / 500e , élaborés par la CTS en 2013 . Ce dossier avait été validé par le Conseil CUS , par sa délibération No 7 votée le 07 mai 2013 , dont l'annexe 2 détaillait les caractéristiques de cet avant-projet .

À l'examen de ces plans - dont extraits ci-joint -, l'on constatera ainsi que :

- 1) + sur l'intégralité du linéaire de ce tronçon de 780 m le maintien du double sens de circulation automobile implique que le Tram ne pourra pas circuler en site propre intégral comme sur les 2 autres tronçons . Ainsi seule la voie Tram "Sud >> Nord" fonctionnerait en site propre - en principe infranchissable , délimité par des séparateurs -, entre les rues des Poilus et St. Charles ( 600 m ) . Par contre , dans le sens contraire la plate forme de la voie Tram fonctionnerait en mixité totale avec les flux automobiles , en étant donc empruntée par les rames du Tram mais aussi par les bus , les voitures , les camions ainsi que par les cyclistes . Et entre les rues St Charles et de la Paix ( 180 m ) ce sont les 2 voies Tram qui fonctionneraient en mixité totale , y compris sur le pont franchissant les voies ferrées .

Pareille configuration est évidemment très préjudiciable à la qualité de service pouvant être offerte sur cette ligne par le tramway , dont l'attractivité de même que la robustesse d'exploitabilité seront de ce fait , sensiblement amoindries :

- vitesse commerciale réduite et aléatoire dans la mesure où les rames ne circuleront pas en site propre avec priorité de passage aux feux . Et en considérant que la vitesse commerciale moyenne du Tram sur cette ligne pourrait être de 20 km/h - c'est à dire bien supérieure à la vitesse commerciale moyenne de l'ensemble du réseau existant -, les services de l'Eurométropole commettent une regrettable erreur d'appréciation , régularité du service Tram non garantie ,
  - temps de trajet allongés pour les voyageurs .
1. + d'autres inconvénients résultent inéluctablement de ce mode d'exploitation de la plate forme Tram en mixité avec la circulation automobile sur une longueur de 780 m :
    - d'une part , ce tronçon du projet TRAM NORD ne pourra pas bénéficier de concours financiers de l'Etat , exclusivement affectés aux infrastructures en site Collectifs " lancé par l'Etat le 15

décembre 2020 ) , une donnée financière non négligeable que l'Eurométropole a omis de signaler au cours de cette concertation ;

- d'autre part , la baisse de la vitesse commerciale sur 26 % de la longueur du tracé de la variante N1 réduira la fréquence de passage des rames , en particulier aux heures de pointe des trafics , ce qui correspond à un amoindrissement de la capacité de transport offerte sur cette ligne . En outre un temps de parcours non compétitif réduit le potentiel de report modal de la voiture vers le Tram . L'expérience montre , en effet , que seul un service de transport en commun rapide et fiable peut inciter les automobilistes à renoncer à l'usage individuel de leur voiture .

2. + la capacité du pont St. Charles ( qui date des années 1940 ) à supporter les surcharges de l'épaisse plate-forme et des rames du Tram n'a , semble-t-il , été vérifiée par aucune étude spécifique de résistance de cet ouvrage . Lors des réunions publiques organisées il y a quelques années , avait plutôt été évoquée l'option d'un nouvel ouvrage dédié au Tram accolé au pont routier existant , une option dont l'étude est d'ailleurs prévue par le CCTP de l'étude préliminaire commandée à TTK . L'ouvrage existant pourrait ainsi conserver ses fonctionnalités de circulation , notamment la voie de présélection du mouvement de tourner à gauche " De Gaulle >> St. Charles " dimensionné pour les poids lourds de la brasserie Heineken . En outre des aménagements appropriés permettraient d'améliorer et de sécuriser les conditions de circulation des cyclistes . Par ailleurs ce pont-route St. Charles était répertorié comme propriété du Conseil Départemental 67 . A-t-il été transféré au Domaine de l'Eurométropole ? Celle ci dispose-t-elle de l'ensemble des éléments techniques concernant cet ouvrage : plans de la construction initiale ( piles et tablier ) , descriptif des travaux d'entretien ou de modifications éventuelles ?

EN TOUT ÉTAT DE CAUSE , DU POINT DE VUE DE L'ASSOCIATION COL'SCHICK , L'OPTION D'IMPLANTER SUR LE ( VIEUX ) PONT EXISTANT LES DEUX VOIES TRAM QUI SERAIENT EXPLOITÉES EN MIXITÉ TOTALE AVEC LES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT , AVEC UNE VOIE DE PRÉSÉLECTION DES MOUVEMENTS TOURNANTS DE LA CIRCULATION GÉNÉRALE IMPLANTÉE ENTRE LES 2 PLATE FORMES TRAM , NE SAURAIT ÊTRE RETENUE .

+ pas moins de 18 voiries transversales débouchent sur la route du Général De Gaulle , dont la nouvelle rue Hélène Schweitzer et la voie d'accès au nouvel ensemble immobilier Baltzinger . La plate forme Tram en site propre dans le sens " Sud > Nord " implantée sur cette artère , qui est infranchissable par définition , restreindrait fortement l'accessibilité riveraine . Les possibilités d'accès ou de sortie de ces rues - qui sont généralement en sens unique -, seraient fortement contraintes , ce qui perturberait l'accessibilité et le fonctionnement de l'ensemble de ce secteur " Malteries " très densément urbanisé.

Selon les options de régulation des circulations traduites par les plans d'avant projet , le franchissement des plate formes Tram ne serait possible qu'au niveau de 3 carrefours à feux aménagés aux intersections de la route du Général De Gaulle avec les rues des Poilus / H. Schweitzer , de Mundolsheim / V. Schoelcher , J. Jaurès et St. Charles . Ce système de régulation par feux ( SIRAC ) devra gérer les franchissements automobiles et les mouvements tournants ( à l'exclusion des demi tours , impossibles ) . Il devra aussi être en mesure , sur la plate forme Tram " Nord > Sud " exploitée en mixité , d'évacuer la file de véhicules se trouvant devant le Tram , en amont des feux , afin que la circulation des rames de tramway ne soit pas entravée . Est ce bien faisable de façon permanente ?

Les largeurs résiduelles de part et d'autre du profil en travers de l'aménagement de la plate forme Tram et de la voirie de cette artère varient de 1,8 à 2,5 m devant les immeubles riverains , ce qui permet d'aménager des trottoirs mais pas des pistes cyclables ou des places de stationnement . Comme le montre l'image de la page 16 de la plaquette de concertation , les cyclistes devront circuler sur la plate forme Tram exploitée en mixité dans le sens " Nord > Sud " , en évitant de coincer leurs roues dans les rails du Tram . Est il bien raisonnable d'envisager une pareille situation à l'évidence accidents gêne ? Par ailleurs , les véhicules assurant la desserte des riverains ou les livraisons des commerces , devront se serrer sur les trottoirs . Et ladite image représente , de façon erronée , la possibilité d'implanter des places de stationnement et des arbres d'alignement !

Quant aux perspectives de reconstitution des dizaines d'emplacements de stationnement supprimés du fait de l'implantation du TRAM NORD , qui étaient annoncées dans l'avant-projet / 2013 sur les sites d'urbanisation Baltzinger et Fischer , elles sont désormais caduques : les promoteurs immobiliers ont en effet pu surbattre ces sites , sans réserver les terrains nécessaires à la réalisation des parkings de compensation envisagés . Ces mesures de compensation étaient pourtant explicitées dans ladite délibération du 12 juillet 2013 !

+Il faut aussi relever que la récente mise en service de la rue Hélène Schweitzer , en bordure Nord du cimetière Ste Hélène , crée un carrefour à 5 branches sur la route du Général De Gaulle ( avec les rues des Poilus et des Malteries ) dont la régulation par feux , délicate a priori , intégrera difficilement un passage prioritaire des rames du tramway qui effectuerait un mouvement tournant sur ce carrefour . Un problème à l'évidence sensible dont les services de l'Eurométropole ne semblent pas avoir relevé toute l'acuité .

+ Dans cette variante de tracé N1 , le tramway passerait sur la rue Hélène Schweitzer ( = 300 m ) bordée d'immeubles d'habitation de 7 niveaux ( = opération immobilière Fischer ) sans s'y arrêter . La station Tram desservant ce nouvel ensemble immobilier dense de 610 logements n'a pu être projetée que sur la route de Bischwiller , devant le garage Citroën , soit à 250 m de marche à pied de ces immeubles , ce qui ne donne aucun avantage comparatif à ce tracé N1 en terme de qualité de desserte .

Il faut rappeler que la délibération du 12 juillet 2013 indiquait , fort logiquement , qu'une station Tram serait implantée sur cette nouvelle rue afin de desservir au plus près les ensembles immobiliers très denses qui étaient projetés . L'emprise résiduelle disponible ne le permet pas .

Ceci résulte du fait que le promoteur immobilier concerné n'a pas réservé d'emprise suffisante pour implanter toutes les fonctionnalités de mobilité sur cette nouvelle rue . Dans sa configuration actuelle cette rue comprend une chaussée , deux pistes cyclables et un trottoir minimum de 1,5 m en bordure d'immeubles , à l'exclusion de tout emplacement de stationnement pour la desserte des riverains et les livraisons des commerces en pied d'immeubles . Une sur largeur disponible permettrait , certes , d'y implanter la plate forme du Tram , côté Sud , mais pas une station . En renonçant à y implanter le Tram selon le tracé N1 , la collectivité pourrait donc compléter l'aménagement de cette rue pour améliorer l'usage et la qualité de cet espace public dans ce nouveau quartier Fischer hyper dense ( trottoirs élargis , stationnement intercalé d'arbres , piste cyclable bidirectionnelle côté Sud ).

EN CONCLUSION DE CETTE ANALYSE , L'ASSOCIATION COL'SCHICK CONSIDÈRE QUE L'IMPLANTATION DU TRAMWAY SUR LE TRONÇON CENTRAL DE LA ROUTE DU GÉNÉRAL DE

GAULLE ( TRACÉ N1 ) NE SAURAIT ÊTRE RETENUE . ELLE IMPOSE À L'ACCESSIBILITÉ RIVERAINE ET AU FONCTIONNEMENT DE L'ENSEMBLE DU SECTEUR SUD OUEST DE SCHILTIGHEIM DES CONTRAINTES INACCEPTABLES . ET CECI SANS QUE CE TRACÉ NE PRÉSENTE D'AVANTAGES COMPARATIFS EN TERMES D'EXPLOITATION ET DE QUALITÉ DE SERVICE DU TRAMWAY ( NIVEAU D'OFFRE , VITESSE COMMERCIALE , RÉGULARITÉ ). L'EUROMÉTROPOLE COMMETTRAIT UNE ERREUR MANIFESTE D'APPRÉCIATION EN RETENANT CE TRACÉ .

2 / 2 - Concernant les variantes de tracé N2 et N3 à Schiltigheim et à Bischheim

(a) Ces deux variantes empruntent le même TRONÇON SUD ( = 900 m ) que N1 entre la place de Haguenau et la station dénommée « Fischer » à l'entrée Sud de Schiltigheim et sont donc concernées par les mêmes observations ( cf. alinéa 2 / 1 (a) ci dessus ).

(b) Les variantes N2 et N3 empruntent ensuite toutes les deux le même TRONCON CENTRAL sur la route de Bischwiller ( = 1 000 m ) jusqu'au niveau de la médiathèque de Schiltigheim , au delà de laquelle leurs tracés divergent .

(c) Ces deux variantes se dirigent ensuite vers des terminus implantés à Bischheim respectivement dans le secteur Ouest de cette commune ( N2 ) et dans sa zone centrale ( N3 ).

(c1) Le TRONÇON NORD ( = 1 900 m ) du tracé N2 qui est présenté dans la plaquette de concertation emprunte la rue de Wissembourg , puis le passage du Cimetière et les rues de Vendenheim et de Lauterbourg , avant de franchir les voies ferrées SNCF ( sur un nouvel ouvrage sur lequel serait implantée une station Tram ) et de rejoindre la route du Général De Gaulle via la rue d'Erstein . Son terminus s'effectue au même endroit que celui de N1 , rue Georges Burger , en étant associé à un pôle d'échange multimodal et à un parking relais .

Au demeurant le cabinet TTK a également analysé 3 autres liaisons transversales envisageables entre la route de Bischwiller ( carrefour / rue de la Mairie ) et la route du Général De Gaulle , via la rue d'Erstein , qui n'ont pas été évoquées par l'Eurométropole lors de la concertation publique . Il s'agit des itinéraires :

- rue De Lattre De Tassigny - rue de Lauterbourg ,
- rue de Wissembourg - passage du Cimetière - rue de Vendenheim - rue de Sarrebourg - rue De Lattre De Tassigny et rue de Lauterbourg ,
- rue de Wissembourg et de Lauterbourg .

L'association Col'Schick considère qu'il est parfaitement étonnant - et regrettable -, que le bureau d'études TTK n'ait pas étudié la liaison via la rue St. Charles qui relève pourtant du même faisceau de voiries envisageables pour le tracé N2 . ( un "oubli" qui apparaît clairement sur le schéma , établi par TTK , joint à la délibération No 7 votée par le Conseil de l'Eurométropole le 07 mai 2021 ). Parallèle à la rue De Lattre De Tassigny elle n'en est pourtant distante que de 200 m. Et aucune disposition du CCTP du marché d'étude

n'exclut cette option qui de surcroît semble présenter de nets avantages comparatifs par rapport aux autres tracés étudiés .

(c2) Le TRONÇON NORD du tracé N3 se poursuit sur environ 1 200 m sur la route de Bischwiller , jusqu'à son terminus implanté sur l'étroit parc Wodli abritant le Monument aux Morts de Bischheim .



À ce terminus ne pourrait être associé aucun équipement d'intermodalité .

(d) Ces deux tracés N2 et N3 ont des potentiels de desserte plus importants que celui de N1 dans la mesure où ils desservent la centralité dense de Schiltigheim , de part et d'autre de la route de Bischwiller , et que N2 dessert en outre les quartiers Ouest denses de Schiltigheim / Bischheim ( cité des Écrivains , ....) et affiche de ce fait un potentiel estimé à 31 100 personnes ( soit 39 % de plus que N1 ).

Par contre le potentiel de correspondances entre la gare SNCF de Bischheim ( rue des Magasins ) et la station Tram qui serait implantée sur le nouveau pont à réaliser dans le prolongement de la rue de Lauterbourg serait moins important que prévu : d'une part la fréquence de passage des trains TER sur la ligne SNCF " Strasbourg - Lauterbourg " restera plus faible , à moyen et long termes , que sur les autres lignes ferroviaires et d'autre part la distance en marche à pied entre ces deux points d'arrêt - qui sont à des altitudes différentes - , est de près de 300 m .

(e) En outre , ces 2 variantes N2 et N3 s'inscrivent dans des emprises de voiries très étroites : 10 à 12 m sur les rues de Vendenheim et de Lauterbourg , 12 à 14 m sur la route de Bischwiller au Nord de la rue de Bitche . Ceci impose le recours à des solutions d'insertion urbaine très contraintes et très contraignantes pour la vie et le fonctionnement des quartiers alentours :

- + pour N2 , site Tram mixte dans les deux sens sur les rues de Lauterbourg et de Vendenheim , par exemple , avec suppression de la quasi totalité des possibilités de stationnement sur voirie et difficultés d'accessibilité riveraine . Seul le passage du Cimetière se prêterait à l'implantation d'une station Tram ( abusivement dénommée " Médiathèque " ).
- + pour N3 , Tram en voie unique - impliquant mécaniquement une diminution de la fréquence de passage des rames -, et voirie en sens unique sur la route de Bischwiller , au Nord de la rue de Bitche , sans que l'on sache d'ailleurs quel itinéraire pourrait être proposé aux automobilistes dans le sens contraire . Ce mode d'insertion urbaine très étriquée du Tram sera aussi très contraignant pour la desserte des riverains et les livraisons des commerces . Ces difficultés d'insertion sont d'ailleurs parfaitement visualisées par la simulation d'aménagement figurant dans la plaquette de concertation ( page 24 ).

Dans le cas de la variante N2 , plusieurs acquisitions foncières seraient nécessaires pour dégager un minimum d'emprise aménageable sur les rues de Lauterbourg ou de Vendenheim , par acquisition des jardins de devant . Des démolitions de bâtiments devraient aussi être réalisées pour élargir l'emprise des carrefours où les rames du tramway effectueraient leurs girations .

En outre le tracé N2 franchit les voies ferrées à l'endroit où le faisceau ferroviaire est le plus large ce qui impose la construction d'un pont Tram de plus de 80 m de longueur .

Et dans la mesure où cet ouvrage recevrait une station Tram « Gare de Bischheim » et une piste cyclable bidirectionnelle , sa largeur serait de 19 - 20 m. La réalisation de cet important ouvrage renchérit sensiblement le coût d'investissement de ce tracé sans pour autant ouvrir de perspectives fortes d'attractivité de clientèle pour le Tram .

(f) Ces 2 variantes sont caractérisées par un niveau de fiabilité très contraint - et par conséquent aléatoire -, du service Tram tant en termes de vitesse commerciale et de régularité que de fréquence de passage des rames . Un pourcentage très important du linéaire de ces tracés serait , en effet , exploité en mixité voire en voie unique :

30 % pour N2 et 80 % pour N3 qui s'apparenterait de ce fait à un service Trolleybus !

L'ASSOCIATION COL'SCHICK NE PEUT QUE PRENDRE ACTE DES CONDITIONS EXTRÊMEMENT CONTRAINTES DE L'INSERTION URBAINE DES TRACÉS N2 et N3 ET DE LEURS CONSÉQUENCES TRÈS PRÉJUDICIALES À :

- ✓ L'ACCESSIBILITÉ RIVERAINE , TANT POUR LES HABITANTS QUE POUR LES COMMERCES ;
- ✓ L'ORGANISATION ET À LA RÉGULATION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE ;
- ✓ LA COMMODITÉ D'USAGE ET À LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS À VÉLO , DE MÊME QU'À LA COHÉRENCE D'ENSEMBLE DU MAILLAGE CYCLABLE ;
- ✓ L'EXPLOITATION DE CETTE LIAISON TRAM EN TERMES DE VITESSE COMMERCIALE ET DE RÉGULARITÉ DU SERVICE , AINSI QUE DU NIVEAU D'OFFRE PROPOSÉ ( EN FONCTION DE LA FRÉQUENCE DE PASSAGE DES RAMES ) : AUTANT DE FACTEURS CONDITIONNANT L'ATTRACTIVITÉ DE CETTE LIGNE ET SA CAPACITÉ À SUSCITER UN REPORT MODAL CONSISTANT , DE LA VOITURE INDIVIDUELLE VERS LE TRANSPORT COLLECTIF ( QUI CONSTITUE POURTANT UN ENJEU MAJEUR POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA ZFE TELLE QUE DÉCIDIÉE PAR L'EUROMETROPOLE ).

IL NE PARAÎTRAIT DONC PAS RAISONNABLE DE RETENIR L'UNE OU L'AUTRE DE CES VARIANTES DE TRACÉ D'AUTANT PLUS QUE LES CONCOURS FINANCIERS DE L'ÉTAT NE SONT PAS ACCORDÉES AUX INFRASTRUCTURES TRAM EXPLOITÉES EN MIXITÉ AVEC LES CIRCULATIONS AUTOMOBILES ET QUE LES TRONÇONS À VOIE UNIQUE NE SONT SUBVENTIONNÉS QU'À 50 % .

### 3 / PRÉCONISATION D'UN TRACÉ ALTERNATIF ( N4 ) À SCHILTIGHEIM

En conséquence de l'analyse des variantes de tracés N1 , N2 et N3 exposée ci dessus , l'association Col'Schick demande à l'Eurométropole de faire étudier également par TTK , au niveau des Études Préliminaires , un tracé alternatif N4 qui présente a priori moins d'impacts négatifs et davantage d'aspects positifs que les 3 autres variantes de tracés ( cf. Schéma de principe ci joint ). Cette demande a été expressément formulée lors de la réunion de travail du 29 juillet 2021 avec la Direction de la Mobilité , en présence du conseiller technique de Madame la Présidente de l'Eurométropole .

#### 3 / 1 - Concernant les caractéristiques d'insertion urbaine du tracé alternatif N4

(a) Ce tracé d'une longueur totale de 3,45 km relie la place de Haguenau au terminus de Bischheim Ouest ( rue Burger ) , l'infrastructure Tram étant implantée successivement :

- pour son TRONÇON SUD , en bordure Est de la place de Haguenau ( à Strasbourg ) puis sur l'extrémité Sud de la route de Bischwiller ( à Schiltigheim ) , cette liaison de 850 m étant commune à toutes les variantes de tracés . Les observations et recommandations formulées à l'alinéa 2 / 1 (a) ci dessus restent donc applicables à cette variante N4 ;
- pour son TRONÇON CENTRAL ( = 1 350 m ) sur la route de Bischwiller puis sur la rue St. Charles ;
- pour son TRONÇON NORD ( = 1250 m ) sur la route du Général de Gaulle puis sur la route de Brumath , en desservant les quartiers Ouest de Schiltigheim et de Bischheim . Les observations et recommandations formulées à l'alinéa 2 / 1 (b) ci dessus restent donc aussi valables pour cette variante N4 .

(b) Globalement la problématique d'insertion urbaine sur le tronçon central de cette variante de tracé paraît moins délicate et moins impactante que pour les autres variantes. Ainsi :

(b1) SUR LA ROUTE DE BISCHWILLER , le Tram circulerait en site propre , selon deux séquences d'aménagement différentes :

- sur sa section Sud , jusqu'à la rue Perle ( = 330 m ) la circulation générale serait maintenue sur voirie dans les deux sens de circulation . Un parking en ouvrage serait réalisé sur une partie du site Alsia , en compensation des places de stationnement supprimées . Un emplacement réservé pourrait être inscrit à cet effet sur le plan de zonage du PLUi , dans le cadre de l'enquête de " mise en compatibilité du PLUi " qui sera menée de façon concomitante avec l'enquête publique sur ce projet Tram .
- sur sa section Nord , jusqu'au carrefour St. Charles / Mairie ( = 375 m ) , la route de Bischwiller pourrait être exploitée en régime piétonnier ou en zone de rencontre( selon une configuration comparable à celle des rues du Vieux Marché aux Vins ou des Francs Bourgeois à Strasbourg ) . Un tel choix d'aménagement - nécessairement qualitatif -, contribuerait à structurer efficacement et à valoriser la zone de centralité de Schiltigheim qui s'étend progressivement vers le Sud . Ceci en offrant un cadre de vie plus agréable aux riverains du fait de la réduction des nuisances générées par le trafic automobile ( pollution de l'air , nuisances sonores ). Et en supprimant la possibilité de transit routier direct vers Strasbourg , l'on réduira mécaniquement la charge du trafic automobile plus au Nord sur cette artère .

Par ailleurs il convient de relever que sur cette section de la route de Bischwiller ne débouchent que 6 rues transversales du côté Ouest et 2 du côté Est , soit moitié moins que sur le tronçon du tracé N1 sur la route du Général De Gaulle entre les rues des Poilus et Jean Jaurès ( cf. alinéa 2 / 1 (c) ci dessus ) . Cette configuration réduit d'autant les impacts de l'insertion du Tram sur l'accessibilité et le fonctionnement du secteur alentours .

DU POINT DE VUE DE L'ASSOCIATION COL'SCHICK , DANS UNE TELLE PERSPECTIVE , L'IMPLANTATION DE L'INFRASTRUCTURE TRAM SUR LA ROUTE DE BISCHWILLER CONSTITUE UN PUISSANT OUTIL POUR LA RESTRUCTURATION DE L'ESPACE PUBLIC EN PERMETTANT SA REQUALIFICATION EN PROFONDEUR TOUT EN TENANT COMPTE DES PARTICULARITÉS DU SECTEUR TRAVERSÉ .

LE TRAM NORD SUR CET AXE CENTRAL PRÉSENTE UN ENJEU URBAIN FORT D'ÉLARGISSEMENT DE LA ZONE DE CENTRALITÉ DE SCHILTIGHEIM , PAR L'APAISEMENT D'UN ESPACE URBAIN STRATÉGIQUE QUI EST STRUCTURÉ PAR CETTE INFRASTRUCTURE .

(b2) SUR LA RUE ST. CHARLES ( = 825 m ) trois séquences d'aménagement sont envisageables , selon schémas de principe ci joint :

- ➔ SUR SA SECTION EST , entre le carrefour Bischwiller / St. Charles et le gymnase des Malteries ( = 330 m ) , l'emprise de la rue peut être élargie par acquisition partielle de terrains riverains non bâtis ( parkings ) . Une plate forme Tram à double voie , en site propre , peut alors être implantée en site latéral côté Nord , longée par une voirie à double sens de circulation , semblable à la voirie existante . En outre , en réalisant l'acquisition / démolition des pavillons No 17 et 21 - qui ne paraissent pas en bon état d'entretien -, cette section en site propre pourrait être prolongée d'une cinquantaine de mètres .

- SUR SA SECTION CENTRALE ( = 260 m ) , vu l'é étroitesse de la rue , la plate forme Tram serait exploitée en mixité avec la circulation générale . Cependant , à plus long terme , avec l'acquisition / démolition des immeubles côté Sud ( Communauté d'Emmaus ) - qui ne paraissent pas non plus en bon état d'entretien -, l'emprise aménageable pourrait être élargie et le profil en travers pourrait être complété selon les mêmes caractéristiques que celui de la section Est . Cette perspective d'évolutivité de l'aménagement permettra , à terme , d'exploiter le tramway en site propre intégral sur tout le linéaire de cette rue et par conséquent sur l'ensemble du tracé N4 ). C'est là une perspective spécifique d'amélioration des fonctionnalités circulatoires - du Tram et de la circulation générale -, que n'offrent pas les autres variantes de tracés .
- SUR SA SECTION OUEST ( = 235 m ) , l'élargissement de l'emprise de la rue St. Charles ( sans démolition de bâti ) permet également d'insérer en site latéral la plate forme Tram à double voie , en site propre , jusqu'à la route du Général De Gaulle . La configuration du carrefour St. Charles / De Gaulle pourrait être maintenue . La voirie débouchant sur l'avenue De Gaulle pourra être conçue avec deux files de circulation en sens sortant pour éviter toute remontée de file vers le site mixte .

Les deux voies ferrées empruntées par les trains TER de la ligne SNCF " Strasbourg - Lauterbourg " seront franchies par un nouveau pont dédié au Tram , sur lequel pourra être implantée la station « 3 Épis ». Un tel positionnement de cette station présente l'avantage de mieux harmoniser les interstations de cette ligne Tram et de réaliser une infrastructure à double voie en site propre sur la route du Général De Gaulle à partir du pont St. Charles .

À plus long terme cette station Tram pourra être directement connectée à la future halte ferroviaire « 3 Épis » dont la réalisation est prévue par la Région Grand Est dans son projet de développement de l'offre de transports ferroviaires sur la Région Urbaine de Strasbourg. Cette connexion contribue à une irrigation performante du réseau express métropolitain par le réseau Tram , cette articulation des offres de transport facilitant l'utilisation combinée des 2 réseaux . Ceci constitue indéniablement un avantage comparatif de la variante N4 que n'ont pas les autres variantes de tracés .

Il conviendra que soit également étudiée une solution de franchissement en souterrain des deux voies ferrées SNCF.

### 3 / 2 - Concernant les paramètres d'exploitation du tracé alternatif N4

Sept stations desservent ce tracé N4 - entre le terminus G. Burger et la bordure Sud de la place de Haguenau -, dont les 3,45 km seront parcourus en quelques 9 / 10 minutes . Son potentiel de desserte peut être estimé à environ 28 000 personnes .

Deux des stations desservant la route de Bischwiller sont particulièrement intéressantes vu leur caractère structurant pour le développement de la zone de centralité de Schiltigheim et auront un potentiel de desserte élevé .

la station « Alsia / Perle » dont la zone d'influence recouvre les nouveaux ensembles immobiliers réalisés sur les anciennes installations France Télécom et Fischer , en plus des îlots urbanisés denses préexistants de part et d'autre de cette artère ( les rues de la Patrie et des Malteries ne sont distantes que de 200 / 250 m en marche à pied ).

la station « Mairie de Schiltigheim » n'est distante que de 110 m de l'Hotel de Ville , de 220m du déboucher de la rue De Lattre de Tassigny , de même que des rues Principale et de la Patrie , de 280

m de la médiathèque Nord ou de la rue des Pompiers , de 400 m du parc de la Résistance , de 480 m de la rue de Lauterbourg , ou de l'allée Debus , ou encore du carrefour des rues du Barrage et des Contades . Et par cette station les habitants de la cité des Écrivains auront un accès direct et rapide , en 3/4 minutes de temps de trajet , au centre Ville de Schiltigheim , alors que par le tracé N1 la station la plus proche se trouve à plus de 1km en marche à pied .

La section de 260 m d'infrastructure Tram exploitée en mixité avec la circulation automobile sur la rue St. Charles , ne représente que 8 % de la longueur de cette liaison ( jusqu'à la place de Haguenau ) c'est-à-dire bien moins que pour les 3 autres tracés . Et les perspectives d'élargissement à terme par acquisition / démolition de vieux immeubles riverains permettent d'envisager un tracé N4 intégralement exploité en site propre ce qui confère un autre avantage comparatif à cette variante de tracé .

Cette variante de tracé N4 offre indiscutablement une meilleure qualité de service transport que les 3 autres variantes , que ce soit en matière de vitesse commerciale , de régularité de passage des rames et du niveau de l'offre Tram qui pourra être mise en œuvre , autant de facteurs révélateurs de l'attractivité d'une telle ligne qui incitera au report modal de la voiture vers le Tram . Une ligne de Tram circulant sur ce tracé N4 constituera une alternative vraiment compétitive à l'usage individuel de la voiture , tant en termes de temps de parcours que de fiabilité sur des liaisons fortes .

### 3 / 3 - Concernant les opérations connexes de maillage du réseau de voirie

L'association Col'Schick considère que différentes opérations de voiries pourraient être réalisées en accompagnement de ce projet Tram , d'une part , pour pallier , en partie , la réduction de la capacité circulaire sur les artères empruntées par le Tram et d'autre part , pour améliorer l'équilibre des charges de trafic automobile sur un réseau routier qui sera mieux maillé . Ceci permettra , notamment, d'éviter les trajets imposés aux automobilistes - tours et détours -, par la configuration actuelle du réseau de voirie et par l'organisation du plan de circulation . Dans une telle perspective :

- l'avenue de la Deuxième D.B. pourrait être raccordée à la voie " Sud > Nord " de l'autoroute A4 , ce qui faciliterait l'accès local ( cité des Écrivains , ... ) et réduirait le flux automobile sur la route du Général De Gaulle et sur la rue de Niederhausbergen ;

- une voirie parallèle à la rue de Sélestat ( 1 km ) - déjà évoquée lors du débat public de 2013 -, qui serait implantée en bordure des voies ferrées SNCF en passant sous les ponts existants ( rue de Lauterbourg , avenue de Périgueux ) en étant raccordée à la rue de la Paix , permettrait :

- \* d'une part , de réduire le trafic sur la route du Général De Gaulle , en particulier le flux arrivant de E3 via la rue de la Paix ;

- \* d'autre part , de diminuer le besoin d'emprunter la rue St. Charles pour se rendre au centre de Schiltigheim , en réorientant ces trajets vers les ponts raccordés à la rue de Lauterbourg ou à l'avenue de Périgueux , en proposant ainsi une autre façon d'accéder aux quartiers centraux de Schiltigheim et de Bischheim .

Cette nouvelle artère pourrait être doublée d'une piste cyclable bidirectionnelle , en créant un axe itinéraire vélo express , inter quartiers , parfaitement sécurisé ,entre la rue de Cronenbourg au Sud ( en passant sous le pont St. Charles ) et les ateliers SNCF de Bischheim au Nord .

- le raccordement direct de la rue Perle aux rues de la Patrie et Pasteur ( = 90 m ) constituerait un autre maillage cohérent du réseau routier , induit par le choix d'exploiter la route de

Bischwiller en régime piétonnier entre les rues Perle et St. Charles . Cela permettrait aussi de diriger vers le secteur du Wacken en voie d'urbanisation , une ligne bus arrivant par la route de Bischwiller en circulant sur la plate forme Tram ( la ligne 60 le cas échéant ) . Une telle liaison inter quartiers , dotée d'une piste cyclable , permettrait d'attirer vers les équipements culturels et de loisirs de la nouvelle urbanisation " Fischer " une partie des habitants du secteur Wacken .

- deux voiries transversales Est <-> Ouest qui irriguent Hoenheim et Souffelweyersheim sont raccordées à la route de Brumath , par laquelle le flux de trafic routier - en croissance constante -, qu'elles écoulent peut accéder à l'autoroute A4 au niveau de l'échangeur de Bischheim ( rue Georges Burger ) . Il s'agit de la rue de La Fontaine à Hoenheim et de la rue de l'Industrie à Souffelweyersheim .

Il paraîtrait opportun de relancer les projets , évoqués depuis des années , de connexion de ces artères à l'A4 , afin de réduire la pression du trafic sur la route de Brumath et sur l'échangeur de Bischheim , ce qui faciliterait l'accessibilité au futur P+R projeté à l'extrémité de la ligne Tram Nord et augmenterait son attractivité .

#### 4 / DEMANDE D'UN ACCÈS DIRECT À STRASBOURG PAR LE TRAMWAY

##### 4 / 1 - Les inconvénients d'une desserte Tram des communes Nord par un dévoiement de la ligne C

Dans la plaquette de concertation diffusée par l'Eurométropole , l'information donnée au public porte essentiellement sur les conditions d'insertion urbaine de l'infrastructure du tramway , analysées selon 3 variantes de tracés envisagées pour la desserte de Schiltigheim et de Bischheim . Mais dans la partie spécifiquement dédiée à ces communes ( pages 14 à 25 ) l'on ne trouvera aucune explication sur les modalités concrètes d'exploitation commerciale de cette infrastructure , c'est à dire sur la ligne Tram qui reliera effectivement ces communes Nord à Strasbourg .

Il faut , en fait , se reporter à la partie de cette plaquette traitant du secteur Centre Nord de Strasbourg ( pages 28 à 37 ) - qui présente également 3 variantes de tracés C1 , C2 et C3 d'une infrastructure Tram contournant la station « Homme de Fer », en prenant en compte une nouvelle liaison " Robertsau / Parlement Européen <—> Gare Centrale " -, pour découvrir 3 petits schémas peu lisibles et non explicités « d'organisation envisageable du réseau Tram » associés à ces 3 tracés ( pages 27 , 31 et 35 ).

Ces 3 schémas représentent l'option unique de desservir Schiltigheim / Bischheim par un dévoiement et un prolongement de la ligne C , qui vient de Neuhof , Neudorf , Esplanade et qui aujourd'hui rejoint la place de la Gare de Strasbourg via le Faubourg de Saverne et le boulevard Wilson .

À l'horizon de la mise en service du projet TRAM NORD , la ligne C ne desservirait donc plus la Gare Centrale mais serait déviée vers Schiltigheim via la rue de Wissembourg ( en venant soit du Faubourg de Saverne , soit de la sinueuse rue des Halles ) et la place

de Haguenau . L'on ne peut que s'interroger sur l'intérêt , pour des habitants de la cité des Écrivains ou du centre de Schiltigheim , d'être ainsi déposés sur la rue des Halles ( station "Halles-Wilson" ) , face au parking P3 , à 500 m en marche à pied de la Gare Centrale .Le passage par la rue de Wissembourg avait du sens en 2012/2013 dans le cadre du

projet de la CTS de relier directement la place de la Gare de Strasbourg à la route de Brumath , en passant en bordure Ouest de la place de Haguenau et en tangentant le centre de Strasbourg . Mais cela n'a plus aucun sens de rejoindre la rue de Wissembourg

lorsque l'on vient de Schiltigheim par le côté Est de la place de Haguenau , avec un passage obligé par la bordure Sud de cette place ...pour finalement se rapprocher du centre en se faufilant dans l'étroite rue des Halles .

Dans une telle configuration les passagers du Tram venant des communes Nord n'accèderaient à l'aire de centralité strasbourgeoise qu'en faisant un détour ce qui augmente la longueur du trajet et le temps de parcours , en réduisant l'attractivité de ce mode de transport collectif que l'on veut précisément promouvoir . Or , nul n'ignore que ce sont les grandes lignes diamétrales qui se croisent à la station centrale « Homme de Fer » en offrant un trajet direct vers le cœur d'agglomération , qui drainent un maximum de clientèle .

Au demeurant 2 études auraient été commandées par l'Eurométropole pour éclairer les problématiques liées au développement du réseau de tramway et au maillage de sa structure :

- une étude par simulation dynamique réalisée en 2018 , s'est intéressée au fonctionnement des noeuds les plus importants du réseau ( Homme de Fer , République , Étoile , ....) ;
- quatre scénarios de maillage du réseau ont été étudiés en 2019 par modélisation macroscopique à l'horizon 2026 , en intégrant la réalisation d'une liaison tramway " Gare <->Wacken " ainsi que d'une nouvelle liaison Tram Nord vers Schiltigheim et Bischheim .

CES 2 ÉTUDES N'ONT PAS ÉTÉ ÉVOQUÉES LORS DES RÉUNIONS DE CETTE CONCERTATION PUBLIQUE PAR LES SERVICES DE L'EUROMÉTROPOLE PAS PLUS QU'ELLES N'ÉTAIENT RÉFÉRENCÉES DANS LA DÉLIBÉRATION No 7 DU 07 MAI 2021 . L'ASSOCIATION COL'SCHICK DEMANDE QUE LES RAPPORTS DE SYNTHÈSE DE CES ÉTUDES LUI SOIENT COMMUNIQUÉS .

#### 4 /2 - Préconisation d'un trajet direct de Schiltigheim vers la centralité strasbourgeoise

L'association Col'Schick considère que le secteur Nord de l'agglomération , à forte densité de population , justifie lui aussi d'un trajet direct vers la zone centrale de Strasbourg . C'est là un simple principe d' ÉQUITÉ TERRITORIALE qui avait d'ailleurs été très bien traduit par plusieurs associations strasbourgeoises et schillickoises dans une position commune relayée par les DNA du 05 novembre 2019 . Elles proposaient , en effet , un schéma très simple et efficace de développement du réseau tramway dans le secteur Nord de l'agglomération strasbourgeoise fondé sur deux principes complémentaires . A savoir :

(a) DÉVOIEMENT DE LA LIGNE "D" AU NIVEAU DU PONT DE PARIS , pour la diriger tout droit vers Schiltigheim , via les rues de Sébastopol et du Travail , en longeant ensuite la place de Haguenau jusqu'à la route de Bischwiller . Les communes Nord seraient ainsi desservies par une ligne diamétrale forte ( D ) , très attractive , qui leur offrirait des opportunités de déplacements rapides , par un trajet direct " Nord > Sud " , vers les principaux pôles du Centre élargi de Strasbourg via Homme de Fer , CHU , Étoile / Bourse , Quartiers Danube et Deux Rives .

Cette disposition ne chargerait pas davantage le noeud central « Homme de Fer » puisque la ligne D y passe déjà aujourd'hui sur son itinéraire reliant les quartiers Sud strasbourgeois aux quartiers Ouest de Cronembourg et de HautePierre ( parallèlement à la ligne A ).

(b) CONSTRUCTION D'UN COURT TRONÇON D'INFRASTRUCTURE TRAM ( 900 M ) DE MAILLAGE " NORD " DU RÉSEAU reliant la station « République » au pont de Paris , via les quais Sturm , Finkmatt et Kléber . Ceci permettra de diriger directement et rapidement vers la station

souterraine de la Gare de Strasbourg - via le tunnel de la gare -, la nouvelle ligne H venant de La Robertsau et du Parlement Européen, sans passer par la station centrale « Homme de Fer ».  
Au delà de la station Gare cette nouvelle ligne H se substituerait purement et simplement à la ligne D pour assurer la desserte de Cronembourg / HautePierre .

Une telle organisation du réseau tramway répondrait de façon optimale aux divers enjeux du projet de développement à moyen terme de ce réseau, tels qu'ils sont d'ailleurs clairement explicités par l'Eurométropole. À savoir :

- ✓ mettre en place une liaison directe (= nouvelle ligne H) entre La Robertsau Parlement Européen et la Gare Centrale (TGV) ;
- ✓ réaliser un Tram Nord attractif, desservant efficacement les quartiers Ouest de Schiltigheim et de Bischheim (= ligne D déviée à partir du pont de Paris et empruntant le tracé alternatif N4) ;
- ✓ ne pas charger davantage le noeud central « Homme de Fer » (= en réalisant la branche de maillage "Nord" du réseau par les quais, sur laquelle pourra circuler la nouvelle ligne H, en direction de la station souterraine « Gare Centrale »).

Un tel scénario de développement du réseau tramway était déjà explicité dans différentes études réalisées pour la CUS (devenue Eurométropole) et la CTS, qui ont été communiquées à Col'Schick par des associations strasbourgeoises, en particulier :

- l'étude réalisée par les cabinets Transitec et TTK (novembre 2014) sous le titre : « Wacken - Europe : impacts des projets de développement urbain sur les réseaux de transports et préconisations » (dont la variante de maillage "quais" avait d'ailleurs été intégrée dans le dossier d'enquête publique relatif au projet urbain "Wacken - Europe").

- l'étude de modélisation de la fréquentation du réseau tramway réalisée par le cabinet PTV en décembre 2014, en envisageant différents scénarios d'extension du réseau dont le scénario 1 correspond précisément à l'option de maillage "Quais" couplée à une desserte de Schiltigheim par la ligne D.

Cette étude conclut, notamment, que : ce maillage fonctionne bien, permettant un délestage important du noeud central « Homme de Fer » (avec une diminution de - 30 % des montées / descentes) ; la ligne diamétralisée Tram D vers Schiltigheim, offrant un accès direct au centre ville de Strasbourg, permet une bien meilleure attractivité de cette ligne par rapport à une desserte tangentielle par le secteur Gare.

IL EST POUR LE MOINS "SURPRENANT" QUE LES CONCLUSIONS TRÈS CLAIRES DE CES ÉTUDES AIENT ÉTÉ PASSÉES SOUS SILENCE PAR LES SERVICES DE L'EUROMÉTROPOLE AU COURS DE CETTE CONCERTATION PUBLIQUE. CES ÉTUDES DEVRAIENT ÊTRE ACCESSIBLES AU PUBLIC, SOUS UNE FORME ADÉQUATE POUR PERMETTRE LEUR CONSULTATION ET LEUR UTILISATION EFFICIENTE PAR TOUTE PERSONNE OU ASSOCIATION SOUHAITANT S'IMPLIQUER DANS LE PROCESSUS DE « CO CONSTRUCTION » VOULU PAR LES INSTANCES DÉCISIONNELLES DE L'EUROMÉTROPOLE.

#### 4 / 3 - Caractéristiques techniques et fonctionnelles d'un dévoiement de la ligne D vers Schiltigheim et Bischheim

La liaison Tram entre la place de Haguenau et la station « Homme de Fer » a une longueur d'environ 950 m, dont :



- + 800 m d'infrastructure nouvelle entre la place de Haguenau et le pont de Paris ,
- + 150 m de plate forme Tram existante sur la rue du Noyer .

Une station pourra être implantée sur la rue de Sébastopol pour desservir le secteur Centre Halles , densément urbanisé ( la rue du Faubourg de Pierre étant à 250 m en marche à pied ) et pour permettre des correspondances avec la station « Ancienne Synagogue - Les Halles » exploitée sur le quai Kléber .

La ligne complète entre son terminus de Bischheim Ouest ( rue Georges Burger ) et la station « Homme de Fer » aura une longueur de 4,4 km , parcourus en quelques 12 minutes , en étant desservie par 9 stations . Entre les stations « Mairie de Schiltigheim » et « Homme de Fer » le temps de parcours sera de l'ordre de 7/8 minutes . Il s'agit donc d'une liaison Tram très efficace et par conséquent attractive , effectuée en site propre intégral sur 94 % de son linéaire , qui incitera à un report modal conséquent de la voiture individuelle vers le tramway .

L'ASSOCIATION COL'SCHICK DEMANDE DONC QUE CE SCÉNARIO SOIT ÉGALEMENT ÉTUDIÉ PAR LE CABINET TTK , AU NIVEAU D'APPROFONDISSEMENT DES " ÉTUDES PRÉLIMINAIRES " , DANS LES CONDITIONS DÉFINIES PAR LE CCTP DU MARCHÉ D'ÉTUDES CORRESPONDANT PASSÉ PAR L'EUROMÉTROPOLE

#### 5 / OBSERVATIONS RELATIVES À LA DÉLIBÉRATION No 7 VOTÉE LE 07 MAI 20 PAR LE CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE

Cette délibération a pour objet le « lancement d'une concertation réglementaire et l'engagement des études opérationnelles du projet de " Tramway vers le Nord " du réseau strasbourgeois » . L'association Col'Schick formule les observations suivantes au sujet de cette délibération :

- elle se réfère fort justement à l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme en omettant cependant de citer l'article L 103-4 ( crée par l'Ordonnance No 2015-1174 du 23 septembre 2015 ) , qui traite de l'accès par le public aux informations relatives au projet ;

- les modalités de la concertation ne prévoient aucun dispositif de communication au public des études réalisées antérieurement à la présente phase de concertation . La délibération ne précise pas non plus quelles études ont été prises en compte pour rédiger son rapport de présentation et pour élaborer la plaquette de concertation .

En tout état de cause notre association demande que les rapports des différentes études évoquées ci-dessus dans la présente contribution lui soient communiqués dans les meilleurs délais possibles ( sur support papier ) , de même que le rapport technique justificatif de la demande de concours financier de l'Etat transmise à Madame la Préfète , fin avril dernier , dans le cadre du 4e Appel à Projets " Transports Collectifs" .

- la délibération prévoit également « la passation d'un marché public de maîtrise d'œuvre concomitamment à l'engagement de la concertation » . Cette disposition paraît assez étonnante dans la mesure où , somme toute , aucune décision n'a encore été formellement prise de réaliser un tel projet , selon un tracé d'infrastructure et un mode d'exploitation donnés .

Les textes réglementaires et la jurisprudence disponibles déconseillent de superposer ainsi les phases successives du processus de projet .

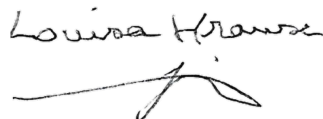
En outre le marché public envisagé - dont les pièces constitutives ne sont pas jointes à la délibération - , aurait une tranche ferme au cours de laquelle le maître d'œuvre devrait " définir de façon précise le programme " des études d'avant projet et post avant projet ( qu'il est précisément chargé d'étudier

dans le cadre des 2 tranches optionnelles du marché ! ). L'on ne peut que s'interroger sur l'opportunité et la légalité d'un tel montage de procédure qui pourrait obérer les missions et responsabilités du maître d'ouvrage .

L'ASSOCIATION COL'SCHICK DEMANDE QUE LE CCTP ET L'ACTE D'ENGAGEMENT DE CE MARCHÉ DE MAÎTRISE D'ŒUVRE LUI SOIENT COMMUNIQUÉS

Pièces jointes :  
3 annexes de visuels

La Présidente  
Louisa Krause

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Louisa Krause', with a stylized flourish underneath.