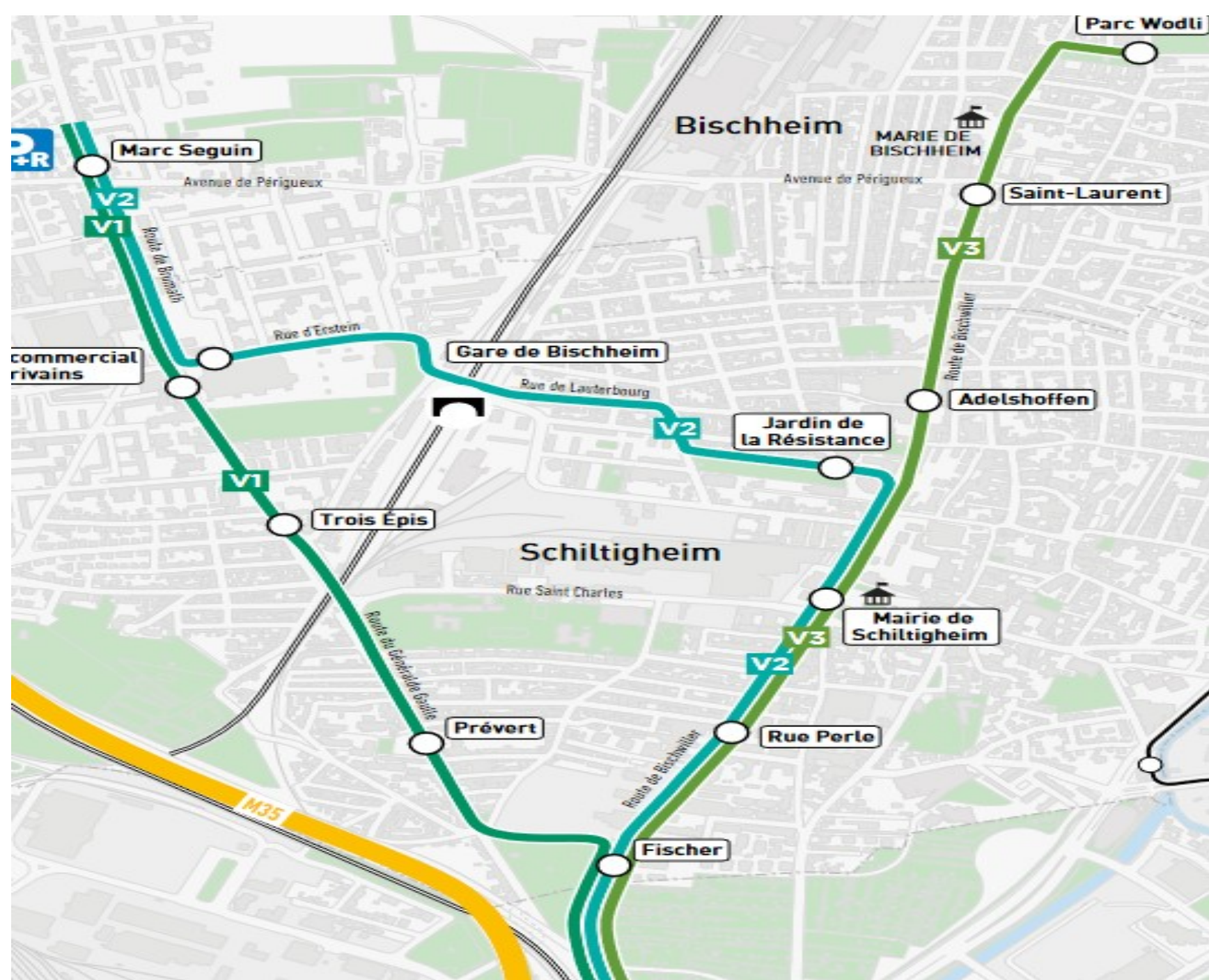




**RÉUNION
PUBLIQUE
29 JUIN 2021**

Participation à la concertation du
15.06.2021 organisée par
l'Eurométropole de Strasbourg
Portant sur la création d'un tram Nord



V2b / V2d :
Acquisition foncière
jardins "de devant"
rue de Lauterbourg

V2b / V2d
Circulation site mixte

V2d
Possible acquisition / démolition bâti
angle rue de Lauterbourg / Vendenheim

V2b :
Acquisition foncière
Jardins "de devant"
des deux côtés de la
rue de Lauterbourg

Toutes variantes :
Création d'un nouveau
pont / station sur voies ferrées
=> Objectif 2025 non atteignable

V2a / V2c :
Acquisition / démolition bâti
Angle Sarrebourg / De Lattre

V2b :
Insertion contrainte (10-12m)
Tramway site mixte
Suppression stationnement
Circulation VP sens unique

V2a :
Acquisition foncière
jardins "de devant"
rue de Sarrebourg

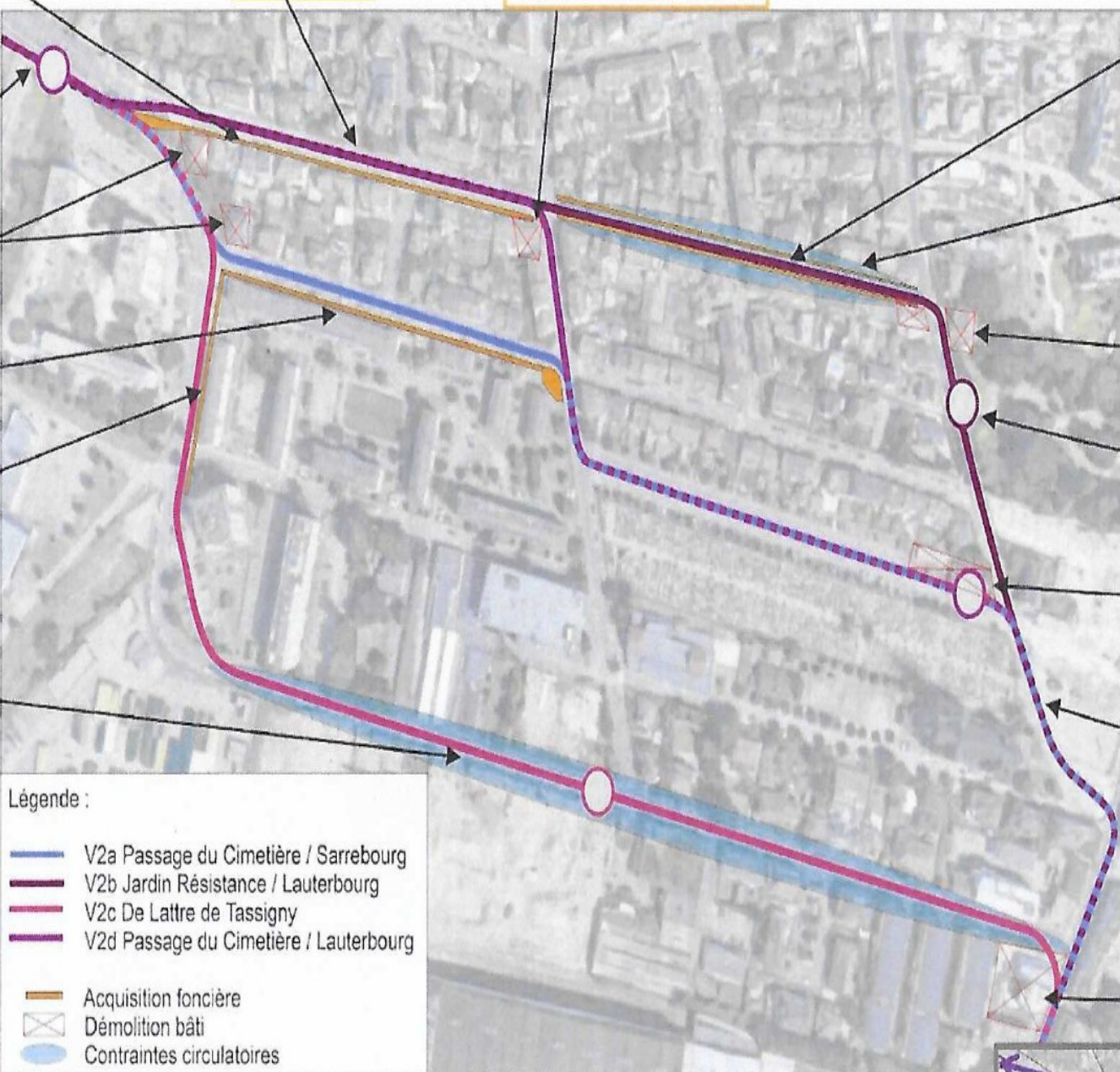
V2b :
Acquisition / démolition de
2 bâtis angle rues de
Lauterbourg / Wissembourg

V2c :
Acquisition foncière
jardins "de devant"

V2b :
Acquisition foncière Jardin
de la Résistance pour
implantation de la station

V2a / V2d
Acquisition / démolition bâti
Passage du Cimetière

V2c :
Insertion contrainte (10m)
Tramway site mixte
Suppression stationnement
Circulation VP sens unique



- Légende :
- V2a Passage du Cimetière / Sarrebourg
 - V2b Jardin Résistance / Lauterbourg
 - V2c De Lattre de Tassigny
 - V2d Passage du Cimetière / Lauterbourg
 - Acquisition foncière
 - Démolition bâti
 - Contraintes circulatoires

Toutes variantes :
Circulation voie unique sur
environ 100m
Esplanade Médiathèque

V2c :
Acquisition / démolition bâti
Angle Bischwiller / De Lattre
(Nouvelle construction)

Échangeur à Hoenheim :
 Nouvelle bretelle d'insertion
 dans le sens Nord → Sud
 inscrite au PLU



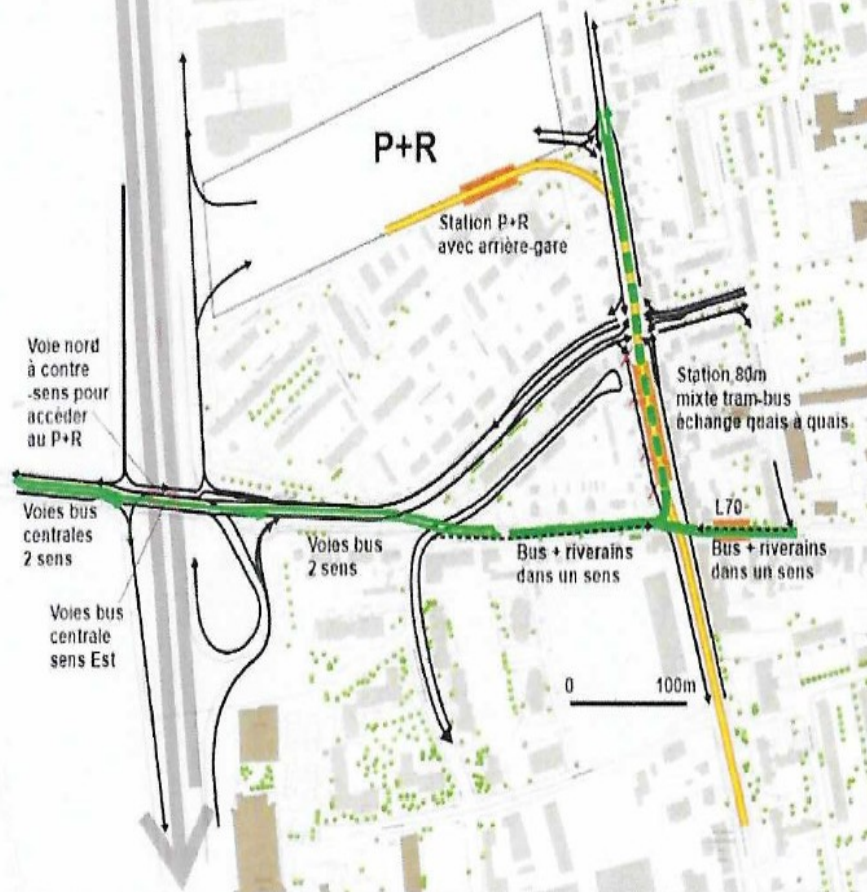
- V1 et V2 : possibilité de rabattement en lien avec un P+R :
- V3 : Aucun rabattement VP possible

Option 1 : terminus compact Marc Seguin

- P+R en ouvrage (environ 350-400 places) sur 3 étages maxi.
- Correspondances bus / tram optimales pour toutes les lignes
- Point dur : station tramway terminus avec avant-gare
- Point dur: lourdes acquisitions foncières : 8 maisons sur l'îlot Burger.

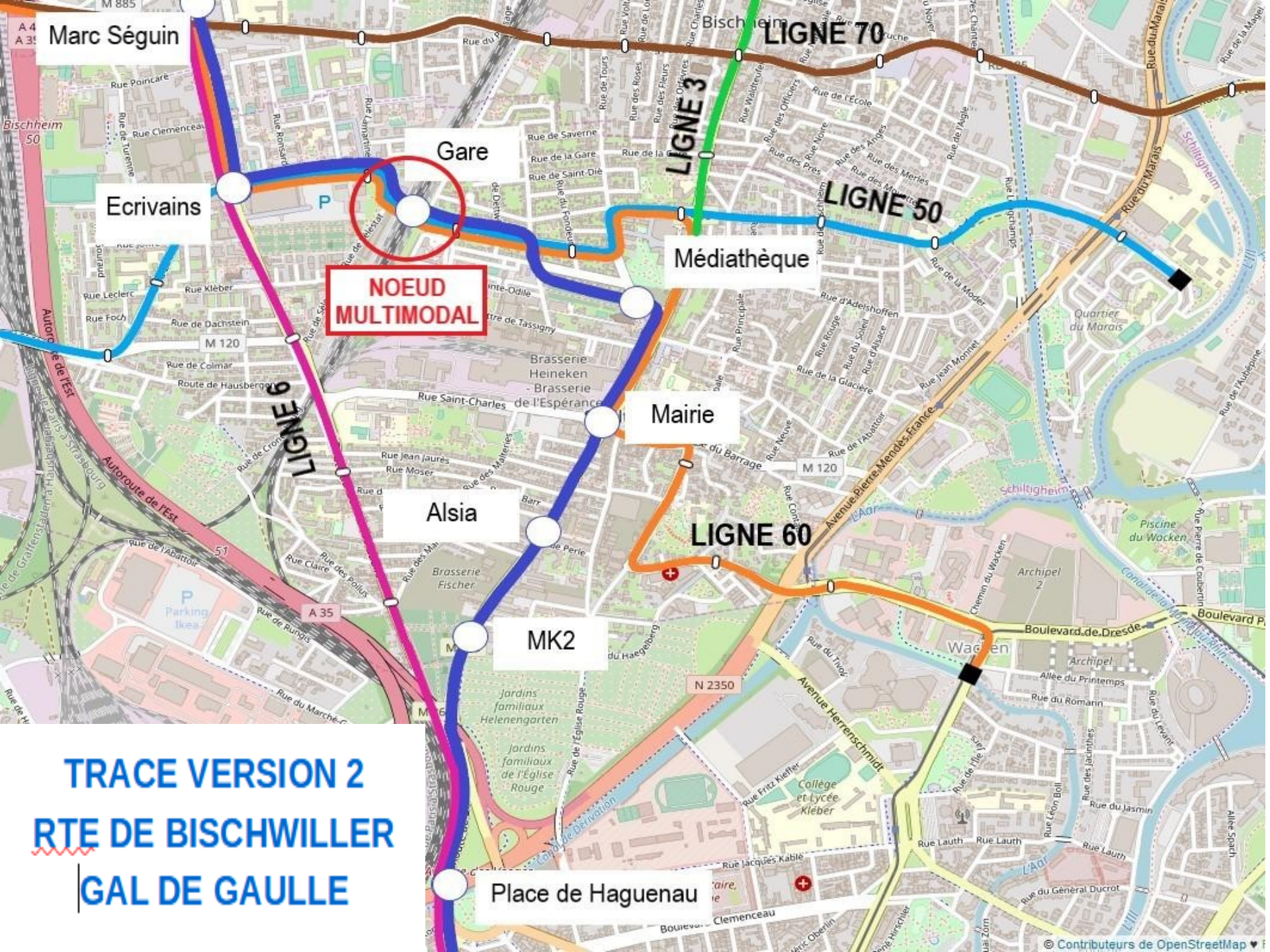
→ Une composition du pôle d'échange encore amenée à évoluer sur le plan de l'insertion

Échangeur à Hoenheim :
 Nouvelle bretelle d'insertion
 dans le sens Nord->Sud
 inscrite au PLU

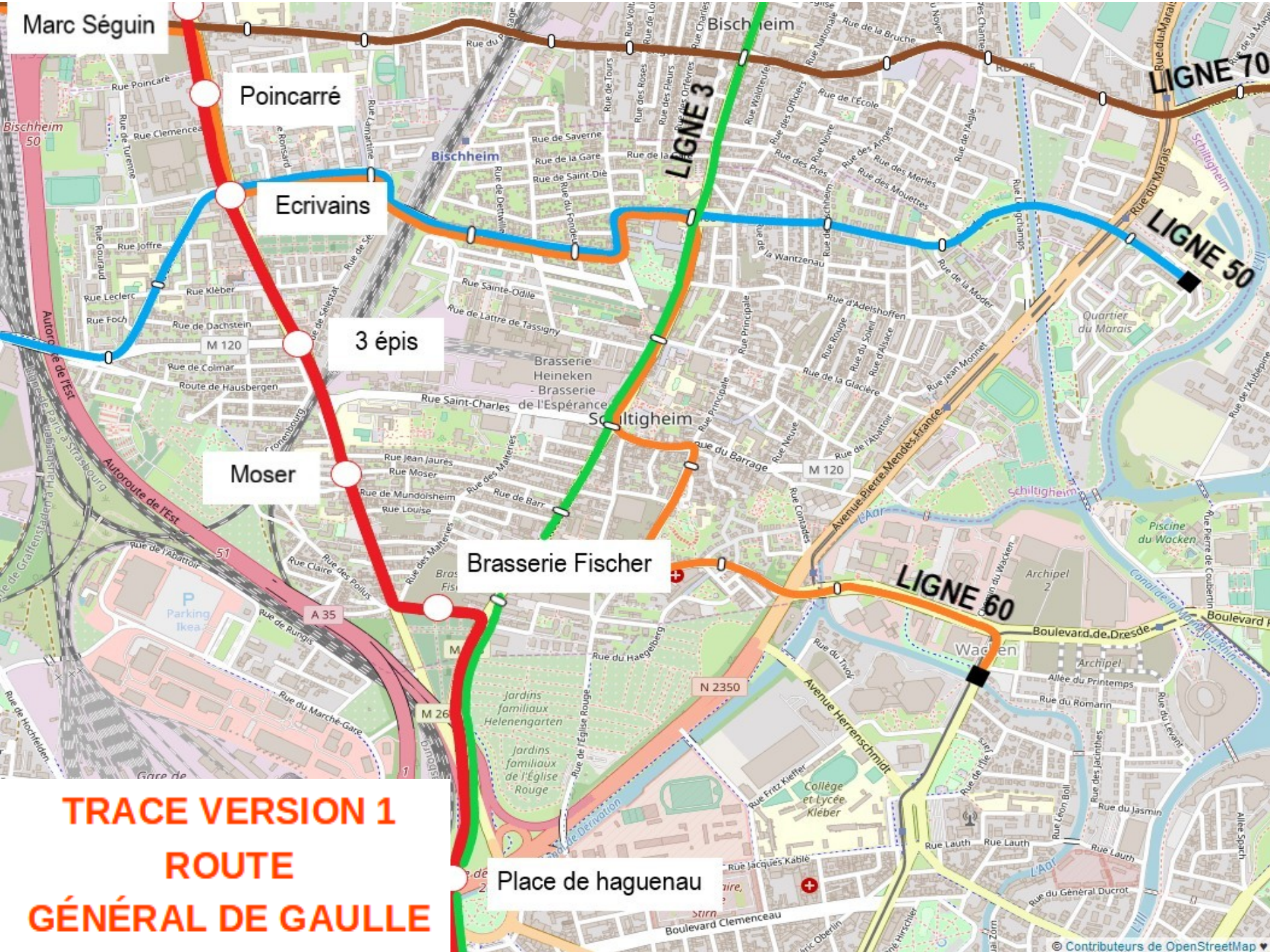


Option 2 : terminus pôle Automobile

- › P+R en surface (environ 350-400 places)
- › Création d'une bretelle / accès dédié
- › Station tram avec arrière-gare
- › Pas de correspondances directe bus/tram (effectuée à la station suivante « Marc Seguin »)
- › Surface P+R en lien avec le développement de la zone
- › Acquisition foncière: 3 maisons



TRACE VERSION 2
RTE DE BISCHWILLER
GAL DE GAULLE



Marc Séguin

Poincaré

Ecrivains

3 épis

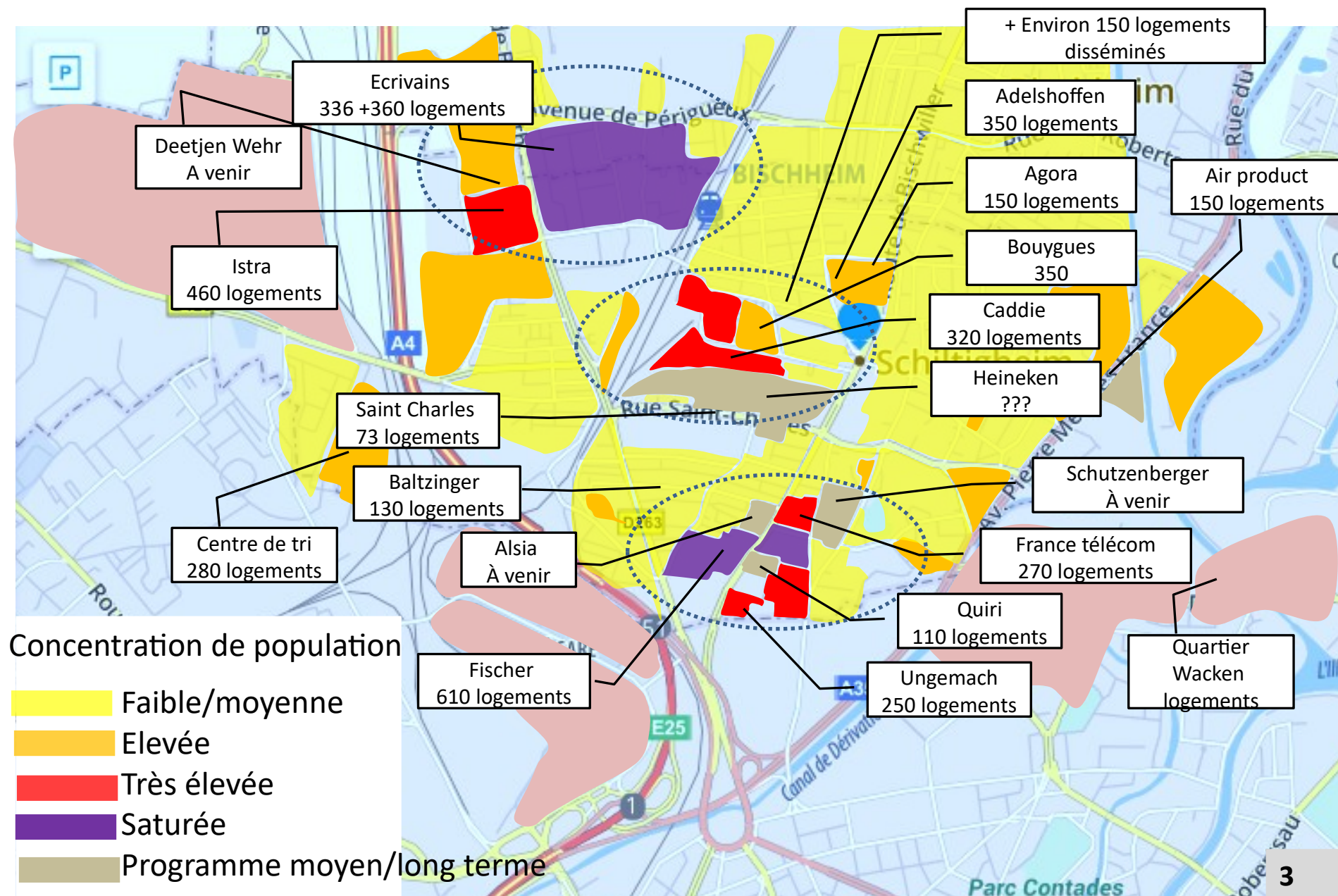
Moser

Brasserie Fischer

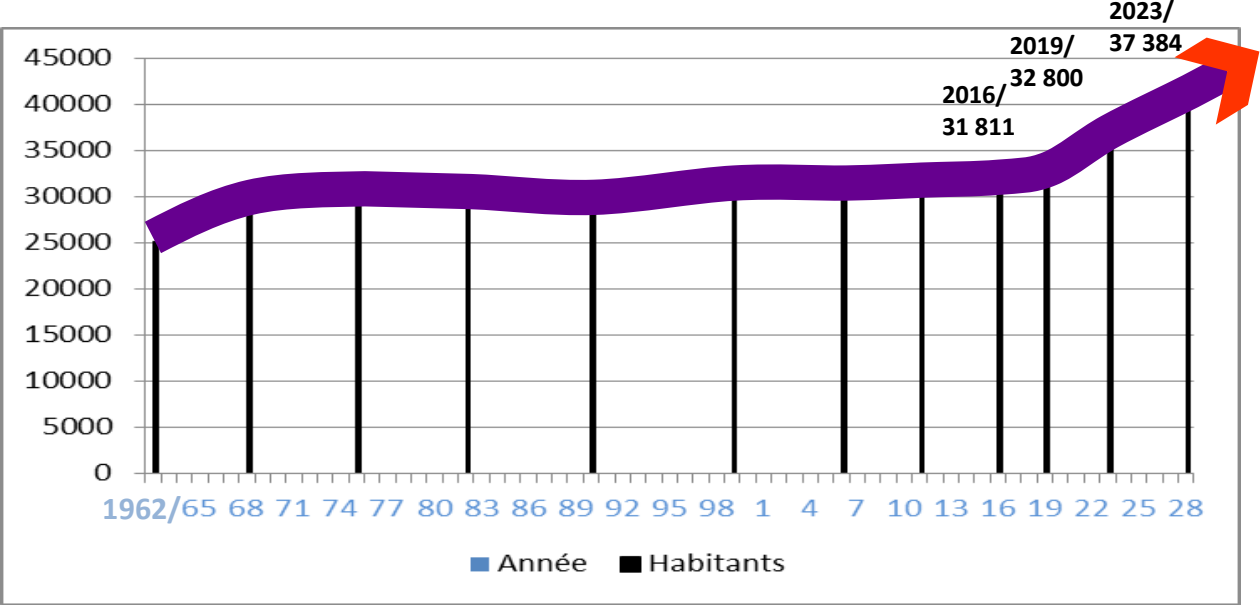
Place de haguenau

TRACE VERSION 1
ROUTE
GÉNÉRAL DE GAULLE

HABITAT : UNE CONCENTRATION DE POPULATION DIVERSIFIÉE A TRÈS FORTE DENSITÉ SUR 3 ZONES



HABITAT : UNE BÉTONISATION GALOPANTE POUR ACCROITRE L'OFFRE DE LOGEMENTS DANS LA VILLE LA PLUS DENSE DU BAS-RHIN



Année	Nombre d'habitants
1962	25 081
1968	29 198
1975	30 144
1982	29 574
1990	29 155
1999	30 841
2006	31 239
2011	31 633
2016	31 811
2019	32 800
2023	37384 ?
2028	41592 ?

2016 : chiffre INSEE _____31 811 habitants

2016 à 2019 : projets réalisés

France télécom+Quiri Unguemach+divers = env 460 logements soit ____1 000 habitants

2019 à 2022/23 : projets à l'étude ou en cours

Istra+Centre de tri+Caddie+Agora+Saint Charles+Bouygues+Alsia+Fischer+Quiri+divers
env 2 580 logements soit ____5 420 habitants

+ 20%
/2019

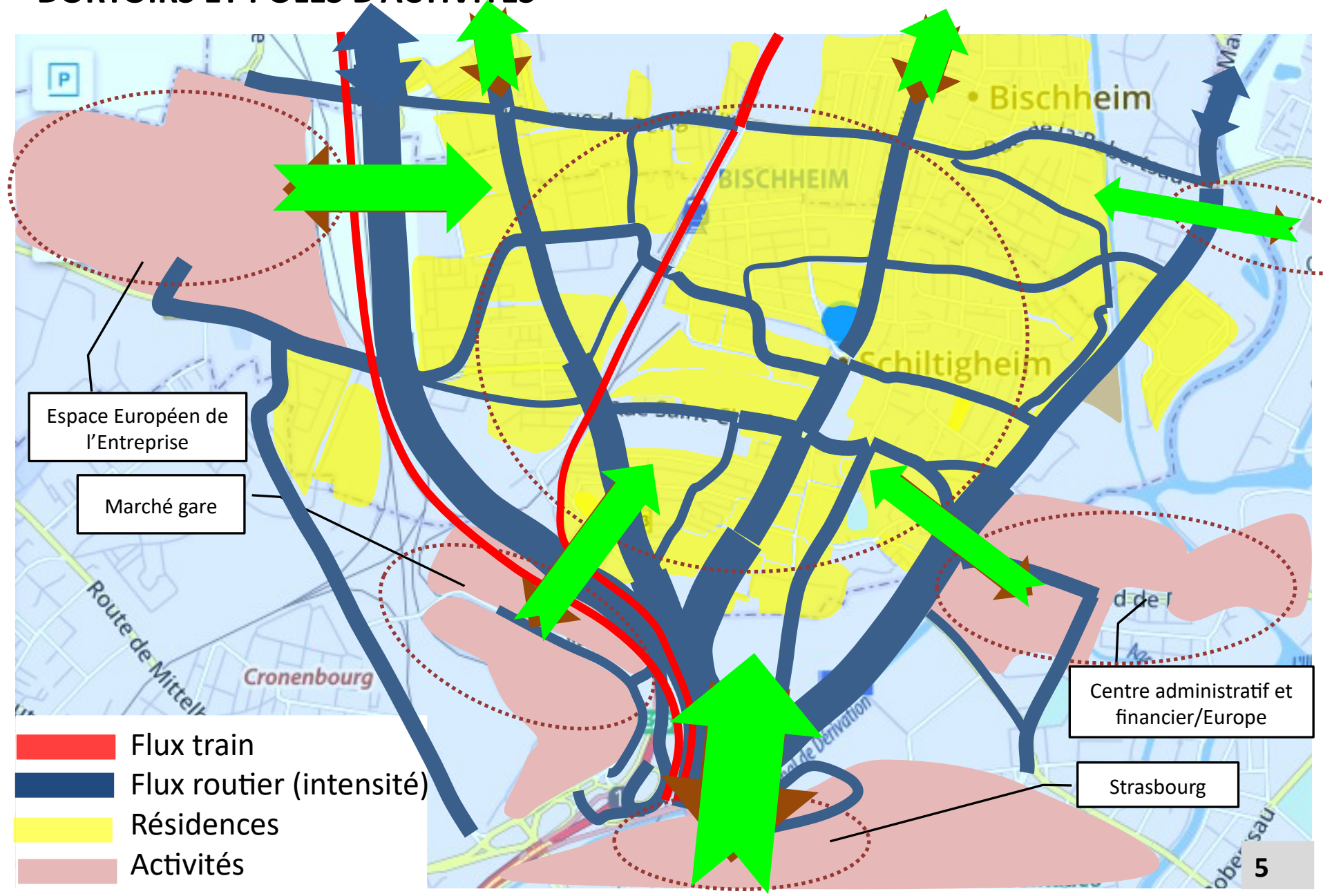
2023 à 2028/2030 : Hypothèse

	Lieu projet	Surface du projet(m²)	logements	Densité (log/m²)	Population
1	FISCHER	37 250	610	0,016	1 281
2	SCHUTZENBERGER	23 930	392	idem	823
3	HEINEKEN	98 470	1 613	idem	3 386
				TOTAL 2 +3	4 209

soit ____4 200 habitants

+ 33%
/2019

FLUX ROUTIERS : UNE PULSATION RÉGULIÈRE ENTRE FLUX NORD QUARTIERS DORTOIRS ET POLES D'ACTIVITÉS



FLUX ROUTIERS : UN STATIONNEMENT DE VEHICULES DENSE ET CHAOTIQUE

-  OCCUPATION SATURÉE J+N
-  FORTE OCCUPATION J+N
-  PLACES DISPONIBLES J
-  CHARGE ÉLECTRIQUE VOITURE
-  PROJET PARKING A PRÉVOIR
-  CARREFOUR SATURÉ (Fischer...)
-  CARREFOUR CHARGÉ

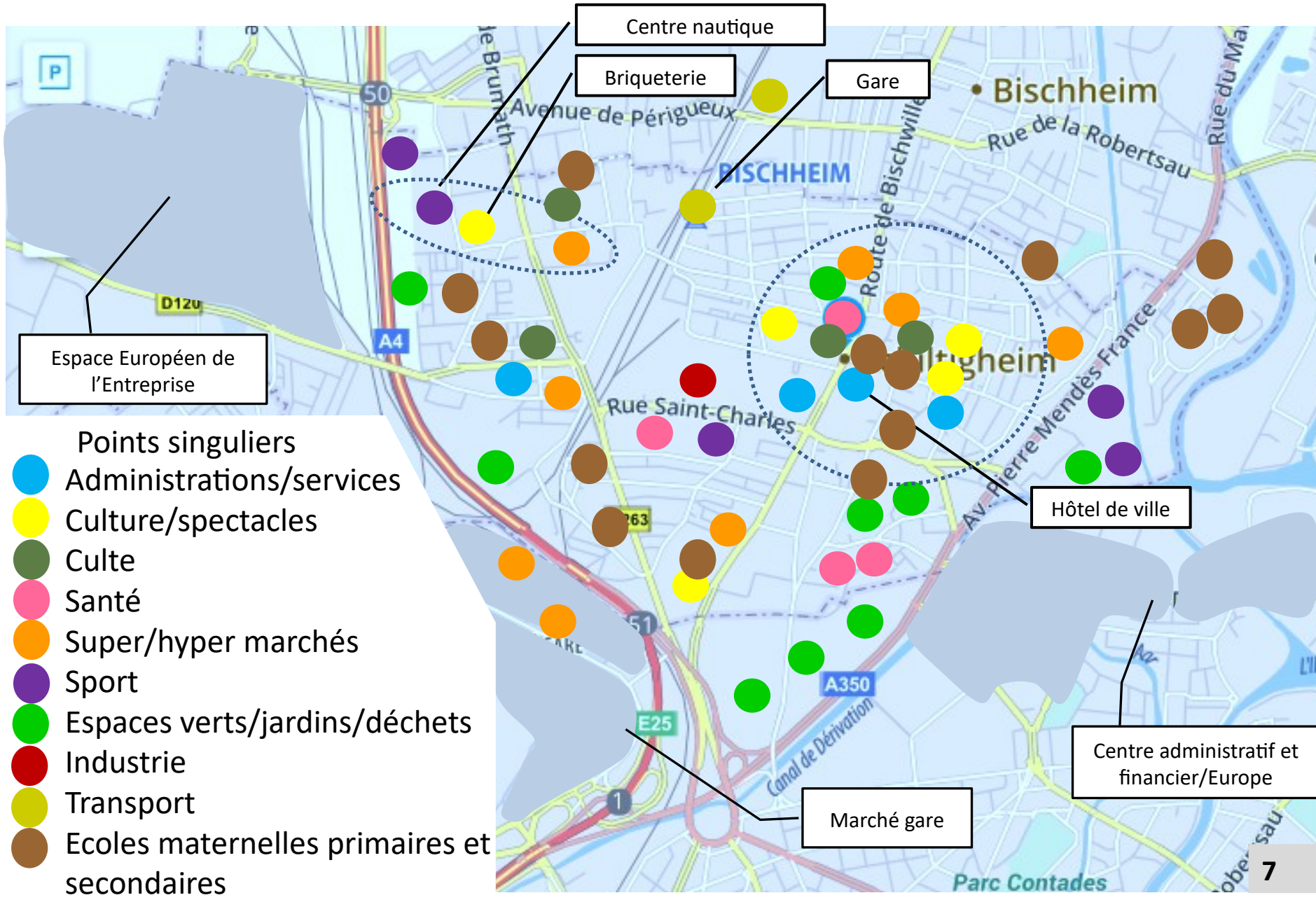
Total route du G de
Gaulle env **265 places**
de stationnement



**TOUS les axes
perpendiculaires à G de
Gaule et Bischwiller
systématiquement
saturés en J+N
Certaines aires de
parkings non saturées
Places de
stationnement a
repositionner avec
projet TRAM**

Total route de
Bischwiller env
360 places de
stationnement

POINTS D'INTÉRÊT : DES POINTS D'INTERET DISSÉMINÉS, UN CENTRE VILLE DIFFUS



POINTS D'INTÉRÊT : DES PETITS COMMERCES ET DES SERVICES EN PARTICULIER SUR L'AXE BISCHWILLER

(G de Gaulle et Bischwiller)

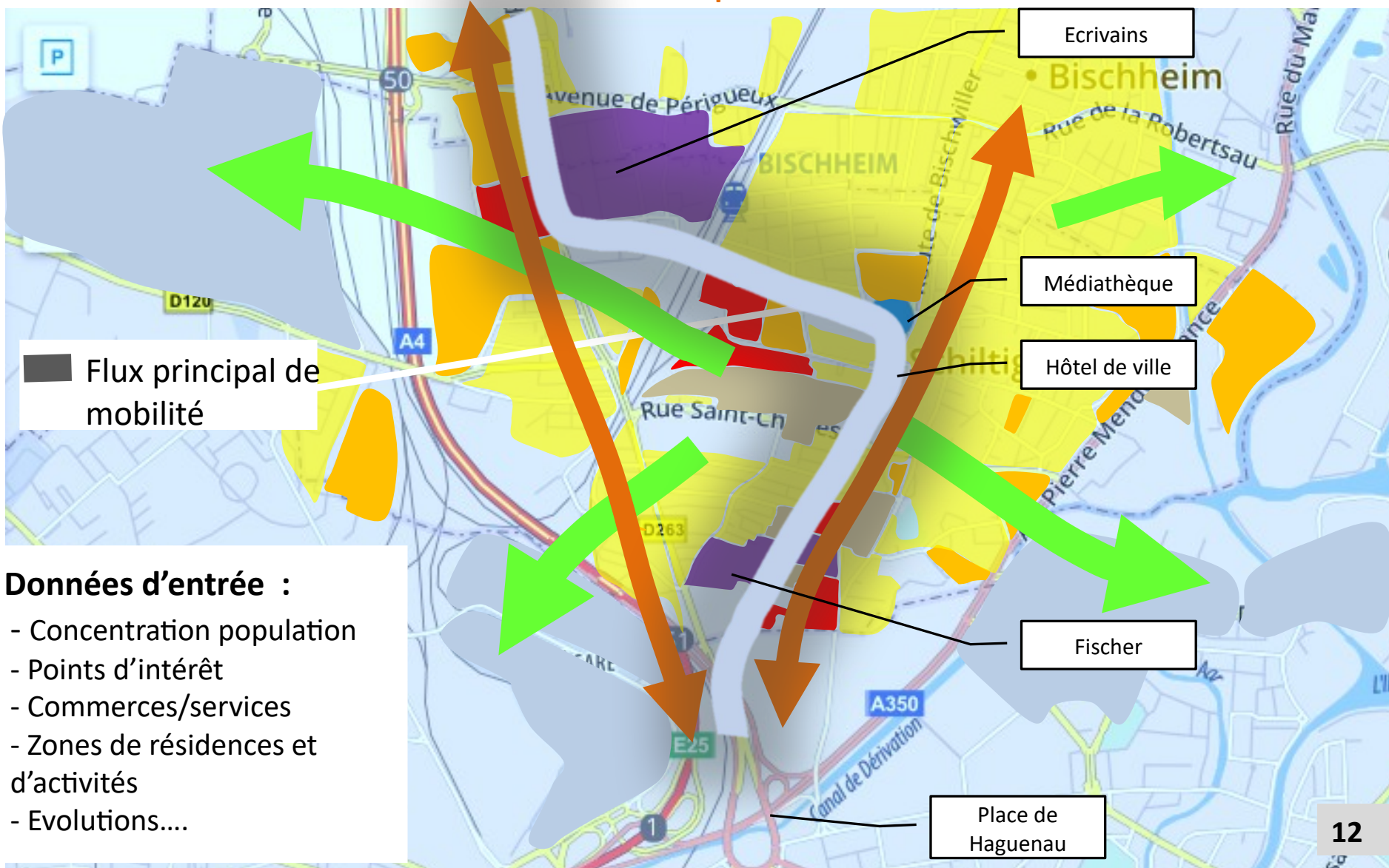
Faible activité répartie sur 3 zones de la route du GdG sans perspectives d'évolution en nombre ou en qualité

Très forte activité reportée sur l'ensemble de la route de Bischwiller (hors potentiel projets en cours et nouveaux)

	G de Gaulle	Bischwiller
RESTO/HOTEL	15	27
ALIM/SM/BOULANGERIE/BOUCHERIE	11	13
BANQUE/ASSURANCE	3	17
SANTE/BEAUTE/LABO/OPTIQUE/AUDIO	4	17
PHARMACIE	4	2
COIFFEUR	7	10
IMMOBILIER	0	5
AUTO/VELO/MOTO	3	2
HABILLEMENT/COUTURE/CHAUSSURE	2	6
SERVICES/LAVERIE/POLICE/POSTE	7	23
TABAC/FLEURS	2	5
TOTAL D'ETABLISSEMENTS	58	127

➤ Définition du besoin routier

- Un axe principal NORD OUEST – SUD EST de distribution et de lien vers quartiers ou pôles d'intérêt
- **Un axe principal EST – OUEST de distribution vers les lieux principaux d'activité**
- Des axes de transfert NORD – SUD de transits rapides



Données d'entrée :

- Concentration population
- Points d'intérêt
- Commerces/services
- Zones de résidences et d'activités
- Evolutions....

SCHÉMA DIRECTEUR DE MOBILITÉ

- Un concept global de mobilités interconnectées à Schiltigheim :

Version 2

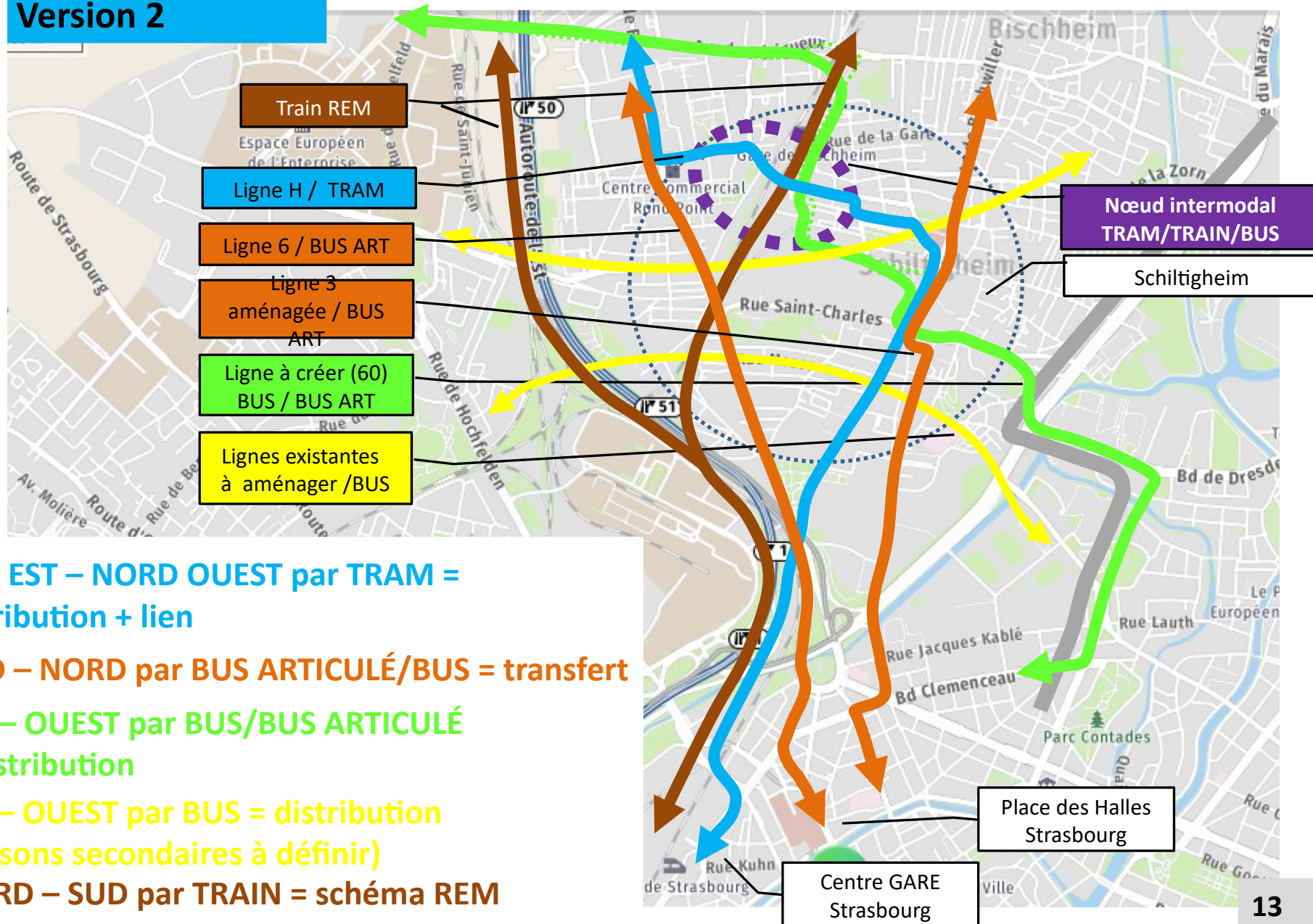
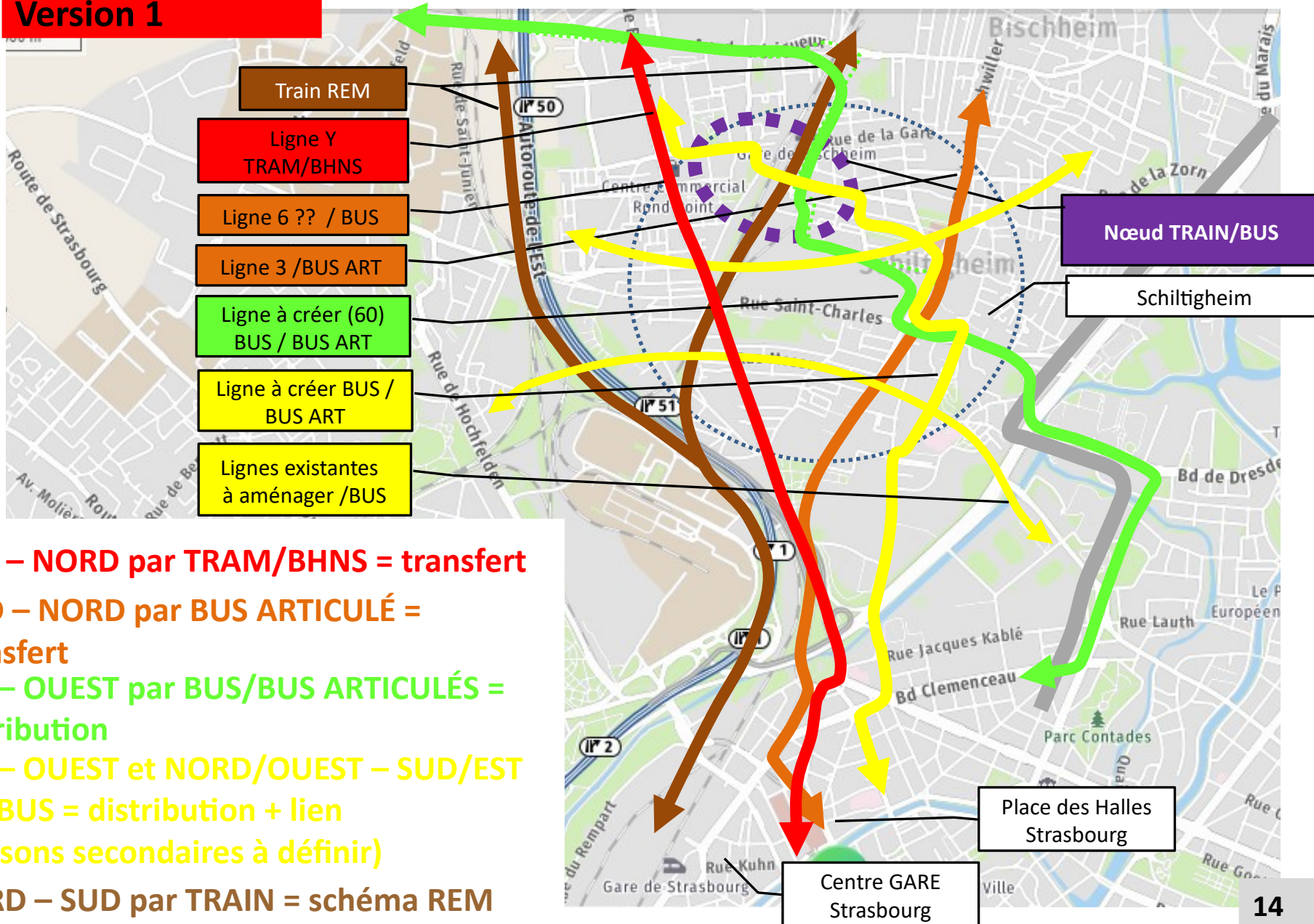


SCHÉMA DIRECTEUR DE MOBILITÉ

- Un concept global de mobilités interconnectées à Schiltigheim :

Version 1



SUD – NORD par TRAM/BHNS = transfert

SUD – NORD par BUS ARTICULÉ = transfert

EST – OUEST par BUS/BUS ARTICULÉS = distribution

EST – OUEST et NORD/OUEST – SUD/EST par BUS = distribution + lien
(Liaisons secondaires à définir)

NORD – SUD par TRAIN = schéma REM

SCHÉMA DIRECTEUR DE MOBILITÉ

- **Tracé du TRAM itinéraire bleu Version 2**
- **dessert 23 points d'intérêt**

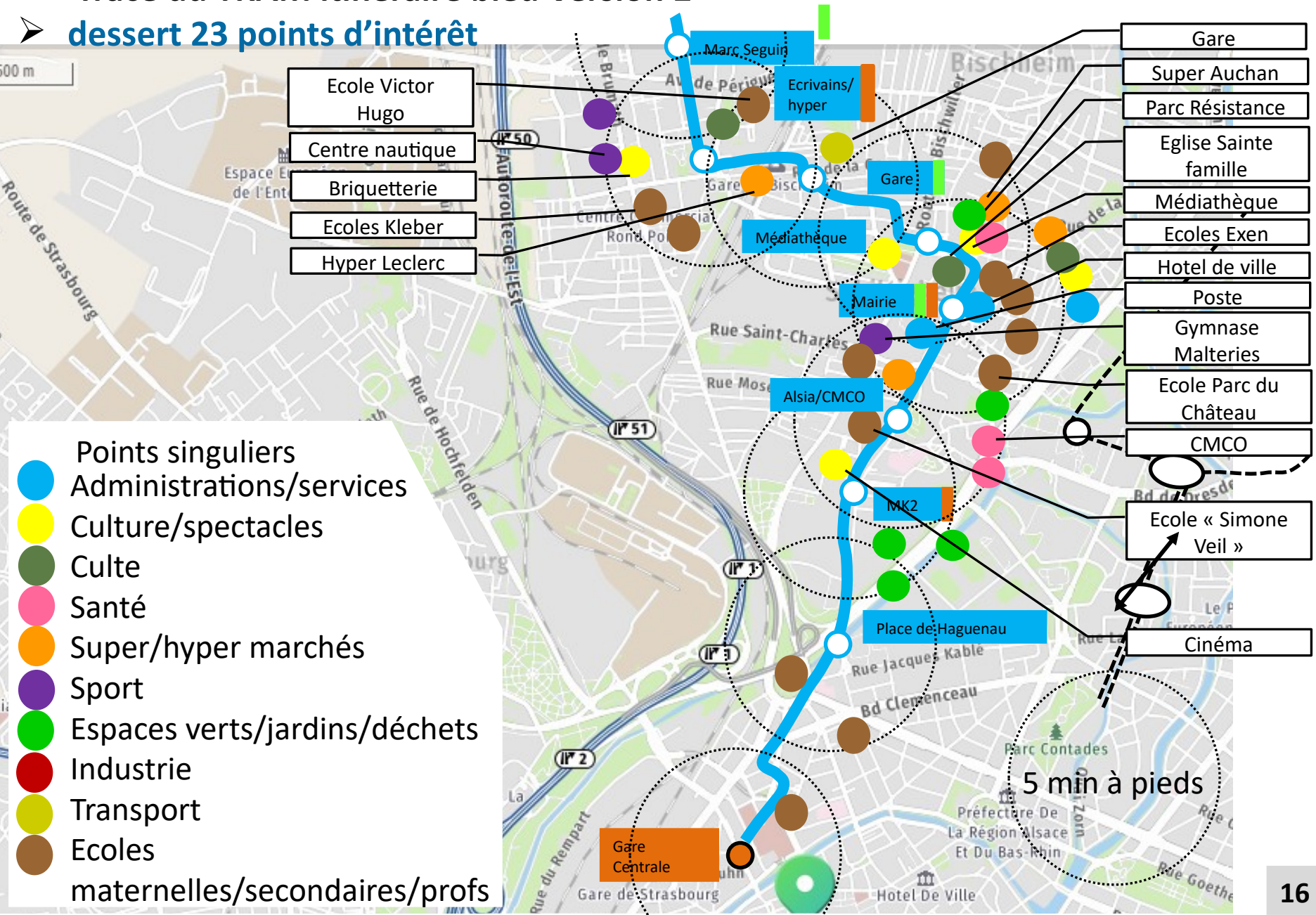


SCHÉMA DIRECTEUR DE MOBILITÉ

➤ Tracé du TRAM itinéraire rouge Version 1

➤ Dessert 14 points d'intérêt

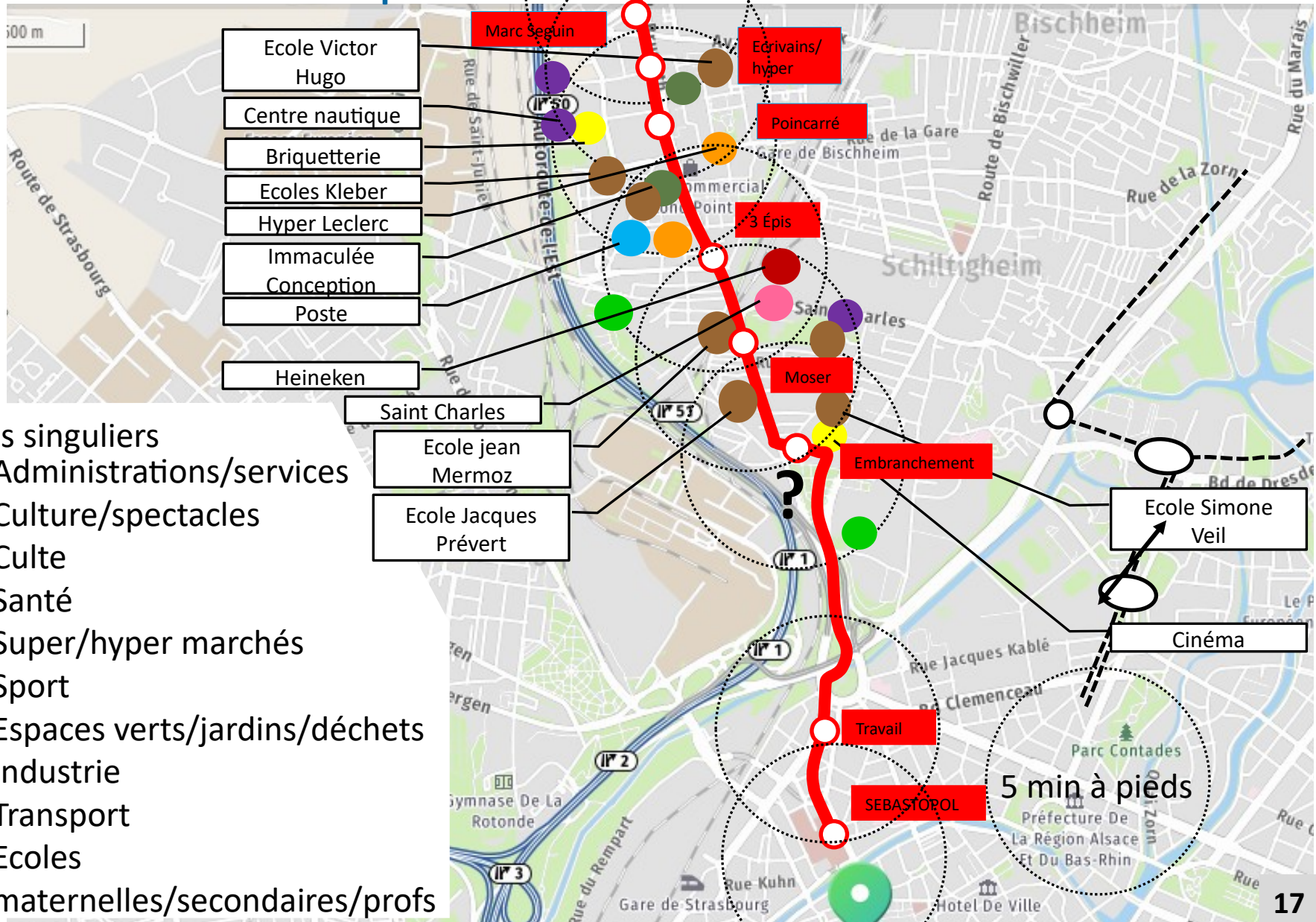


SCHÉMA DIRECTEUR DE MOBILITÉ

➤ Une définition optimale du tracé d'un TRAM : itinéraires bleu et rouge

Tracé Avenue Périgueux

Gare de Strasbourg

Tracé bleu = 4,750 km

Tracé rouge = 3,560 km

Différence de temps de trajet env
5,5 minutes pour 19 minutes au
total tracé bleu (+29%)

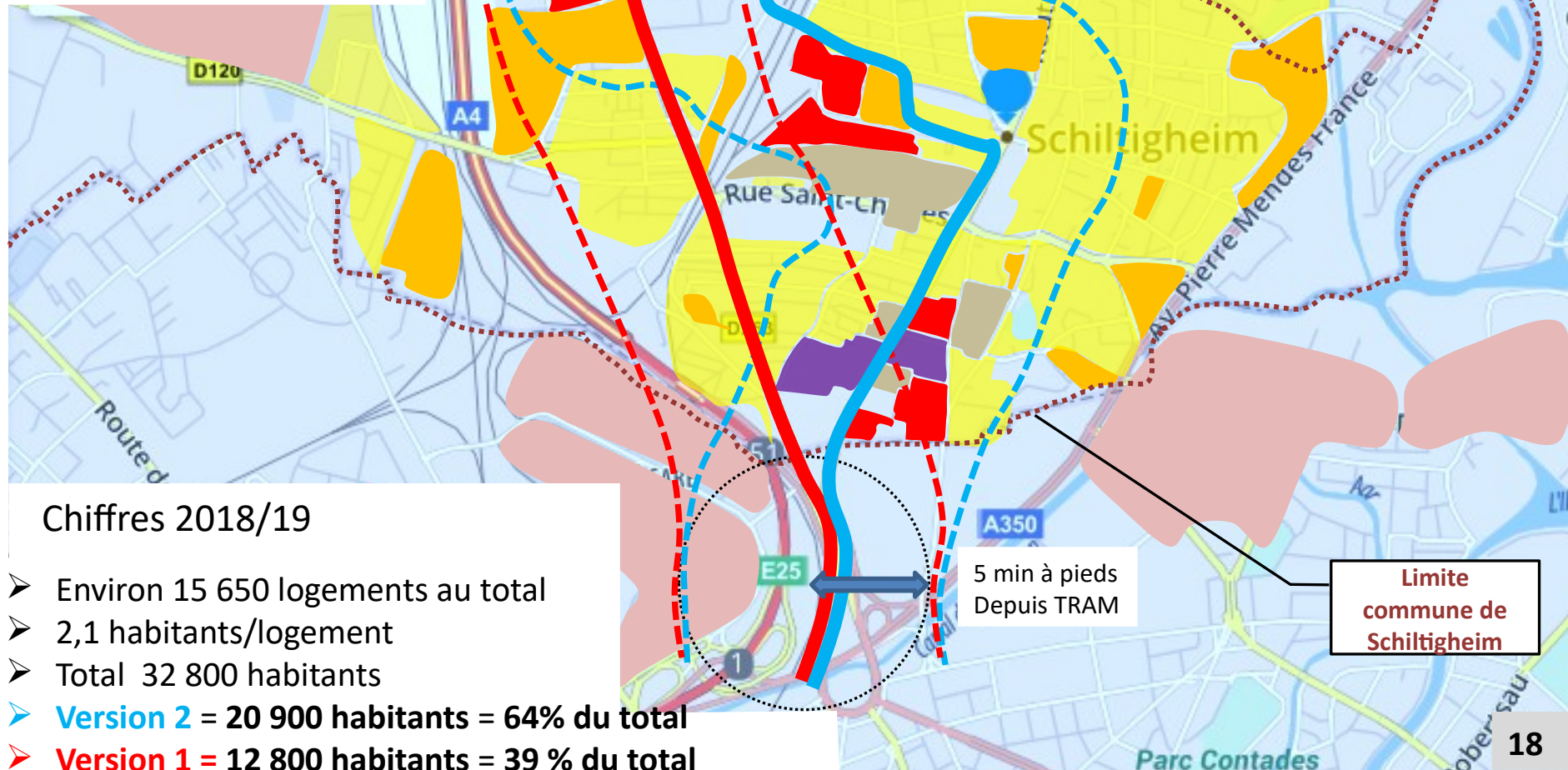
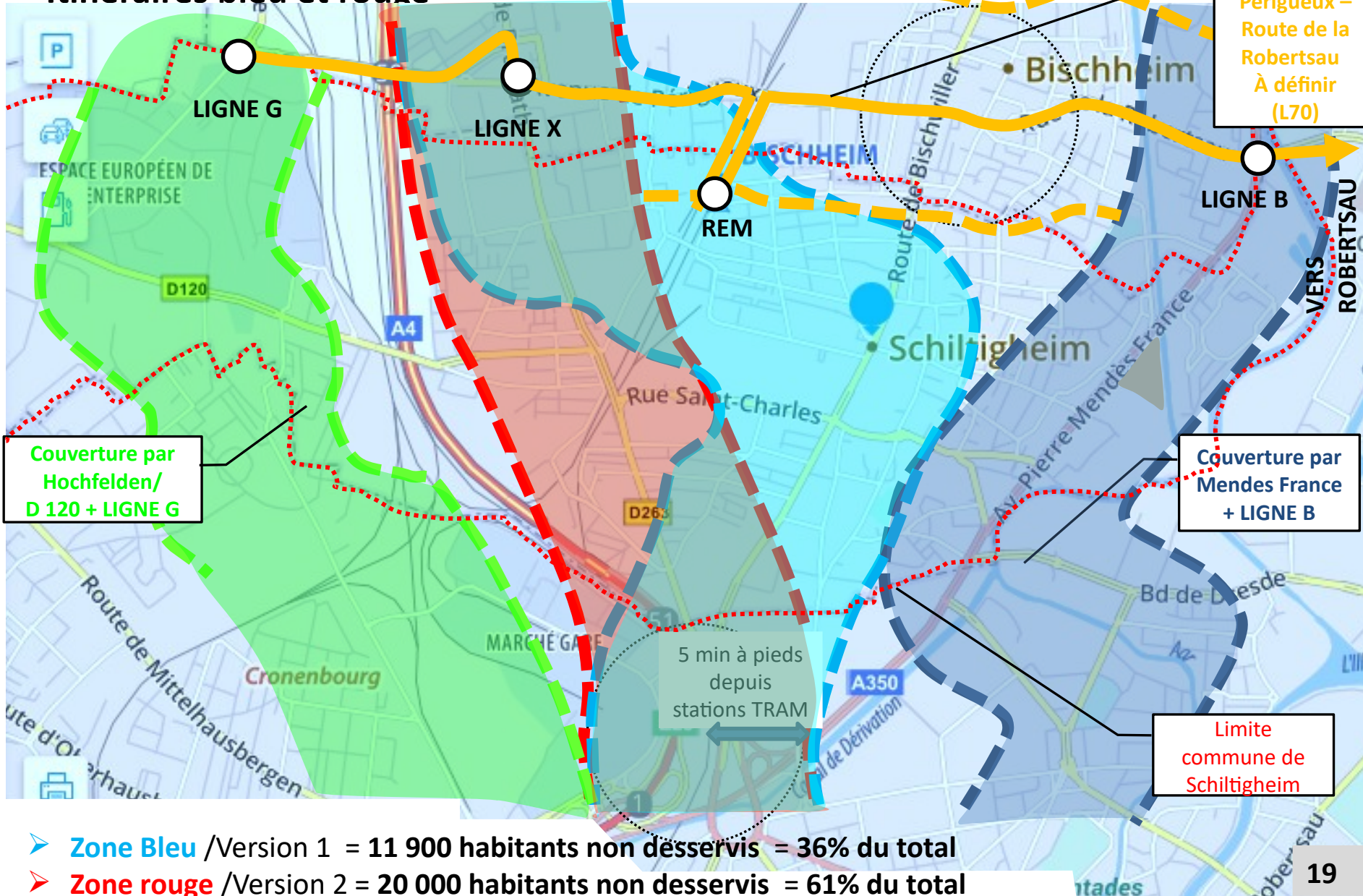


SCHÉMA DIRECTEUR DE MOBILITÉ

- Une définition optimale de la couverture d'un TRAM + Lignes B et G :
Itinéraires bleu et rouge



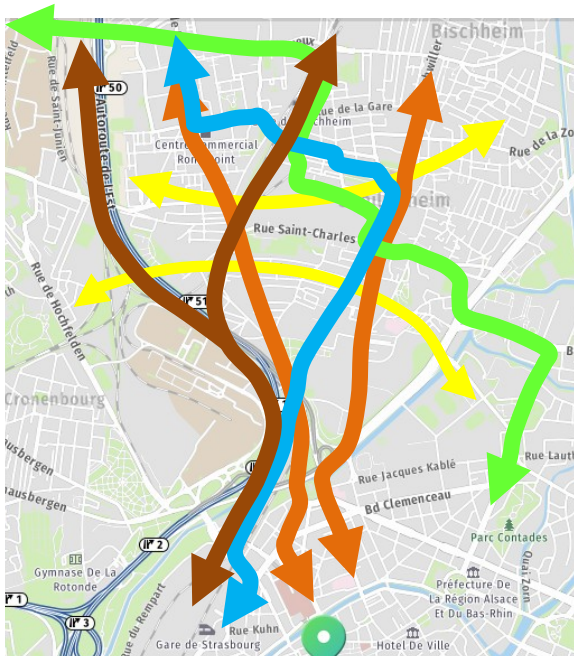
- **Zone Bleu** /Version 1 = 11 900 habitants non desservis = 36% du total
- **Zone rouge** /Version 2 = 20 000 habitants non desservis = 61% du total

SCHÉMA DIRECTEUR DE MOBILITÉ

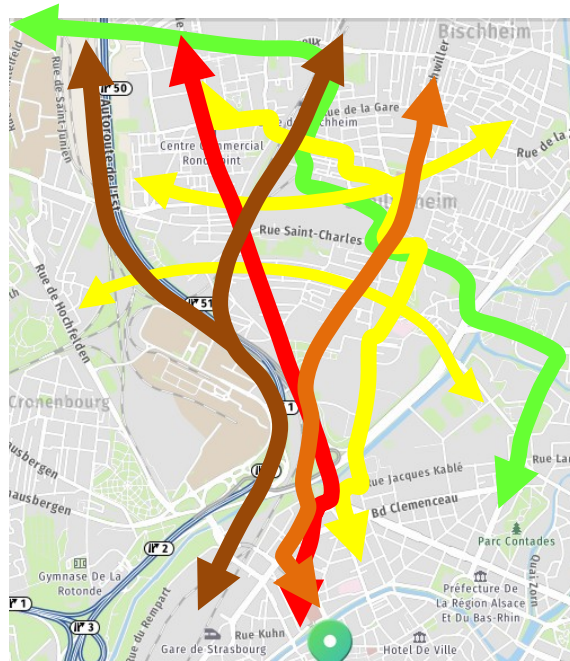
➤ Nous demandons la transmission de l'étude technique aux schilikois pour que les schilikois(e)s aient
Les éléments de réflexions

- Le désenclavement et le rapprochement des quartiers
- L'accès aux points d'intérêt et aux services
- Le maillage et l'interconnexion des transports
- Les places de parking ?
- Des capacités de transport adaptés - intermodalités
- Le report de circulation ?
- L'équilibrage et l'apaisement du trafic
- La réduction de la pollution
- Les difficultés techniques / insertion
- Les couts

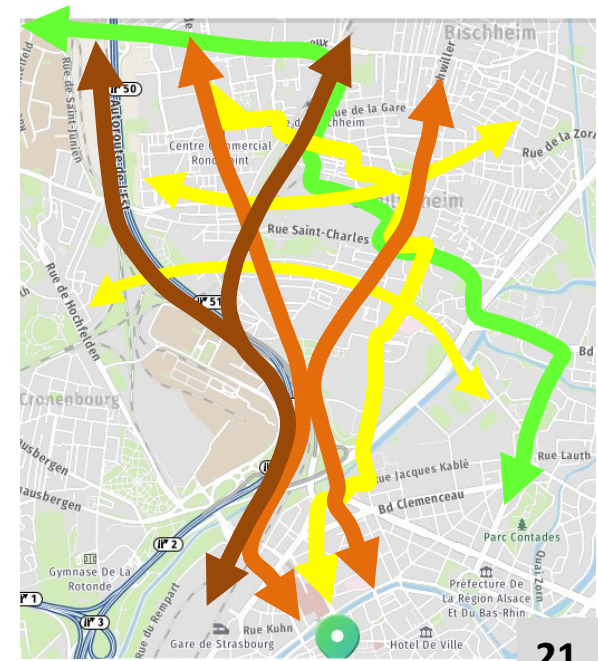
Version 2



Version 1

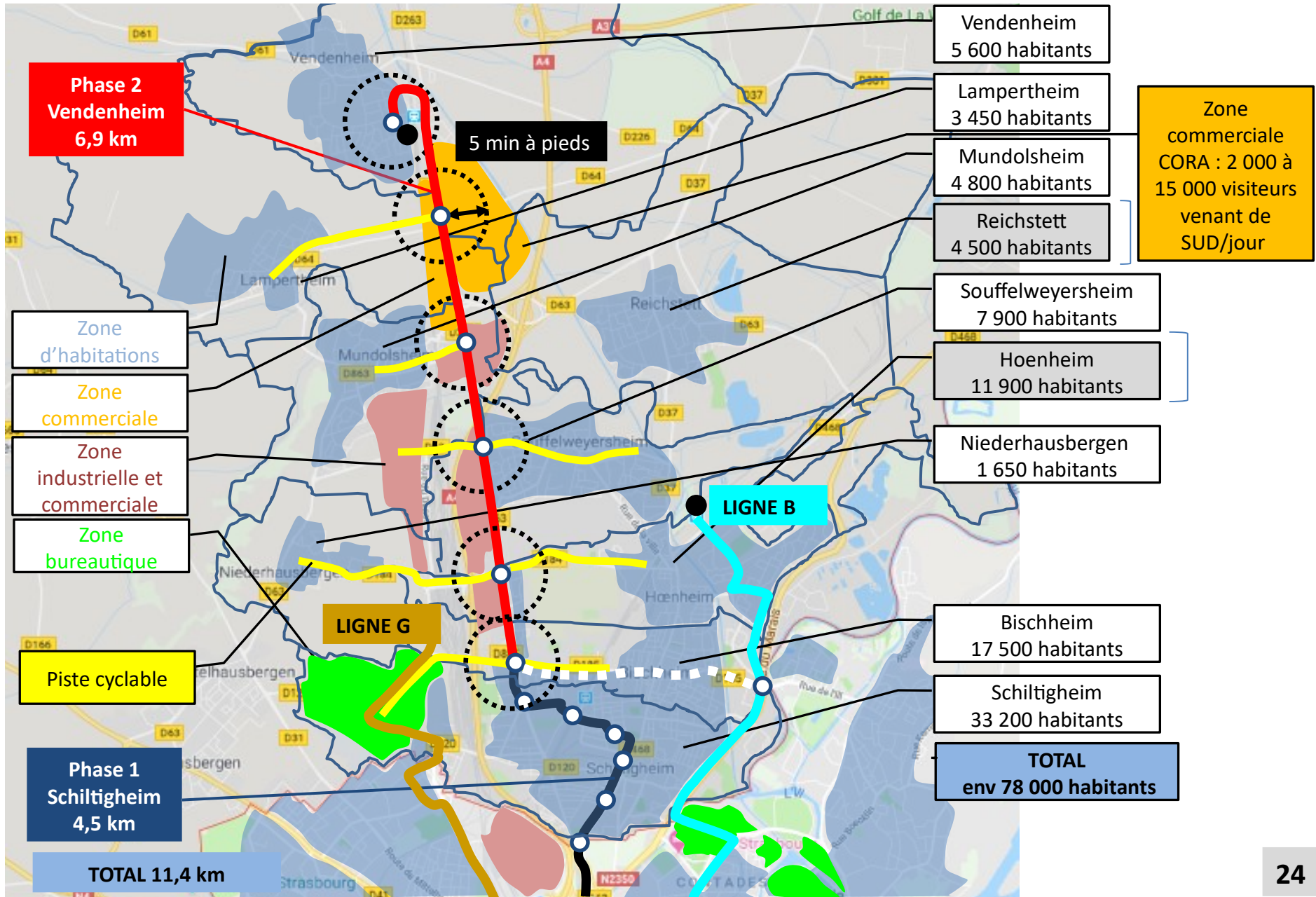


Version 0



LES AGGLOMÉRATIONS NORD EMS

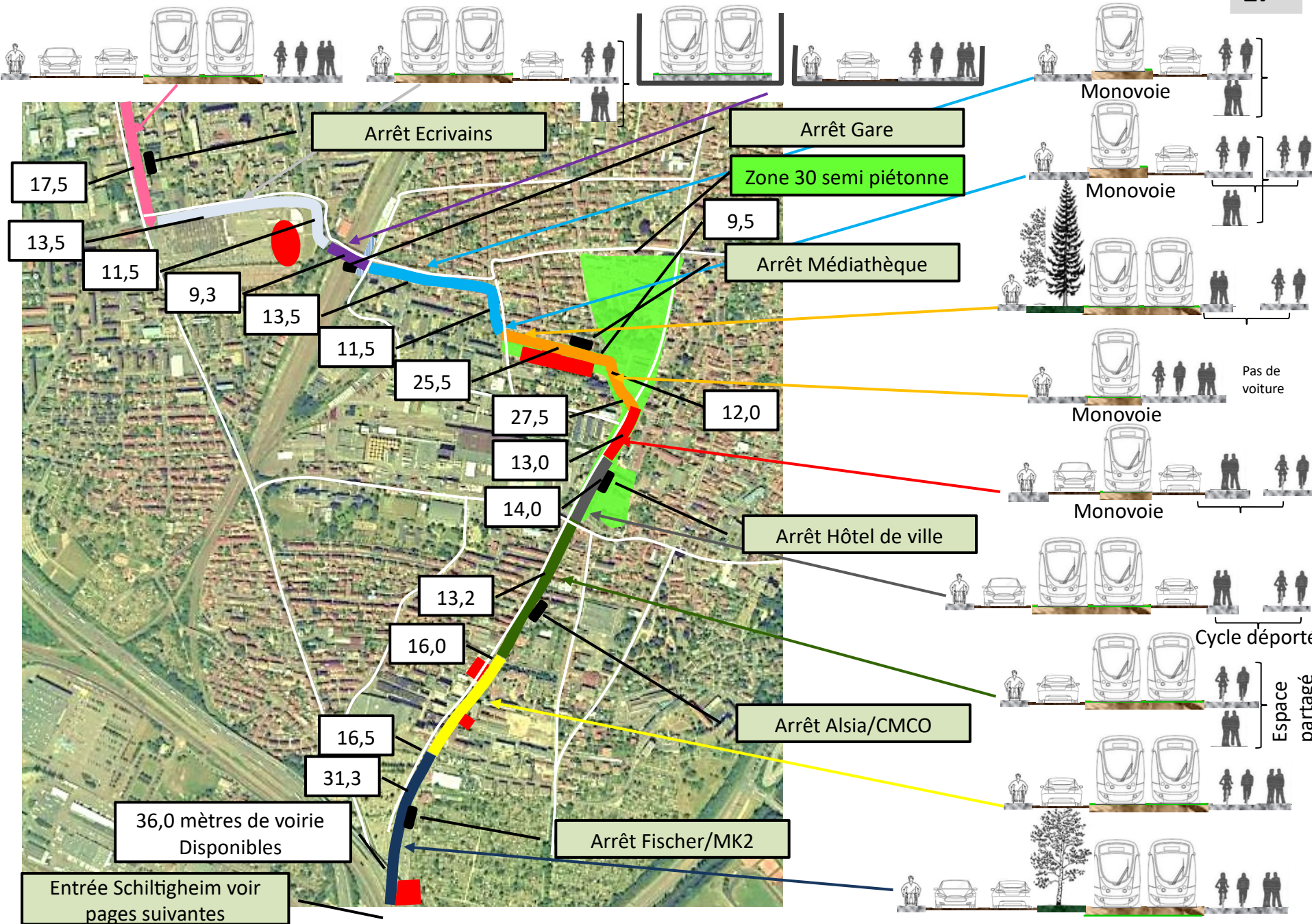
➤ Apport des agglomérations au NORD de l'EMS



➤ Un tracé réaliste

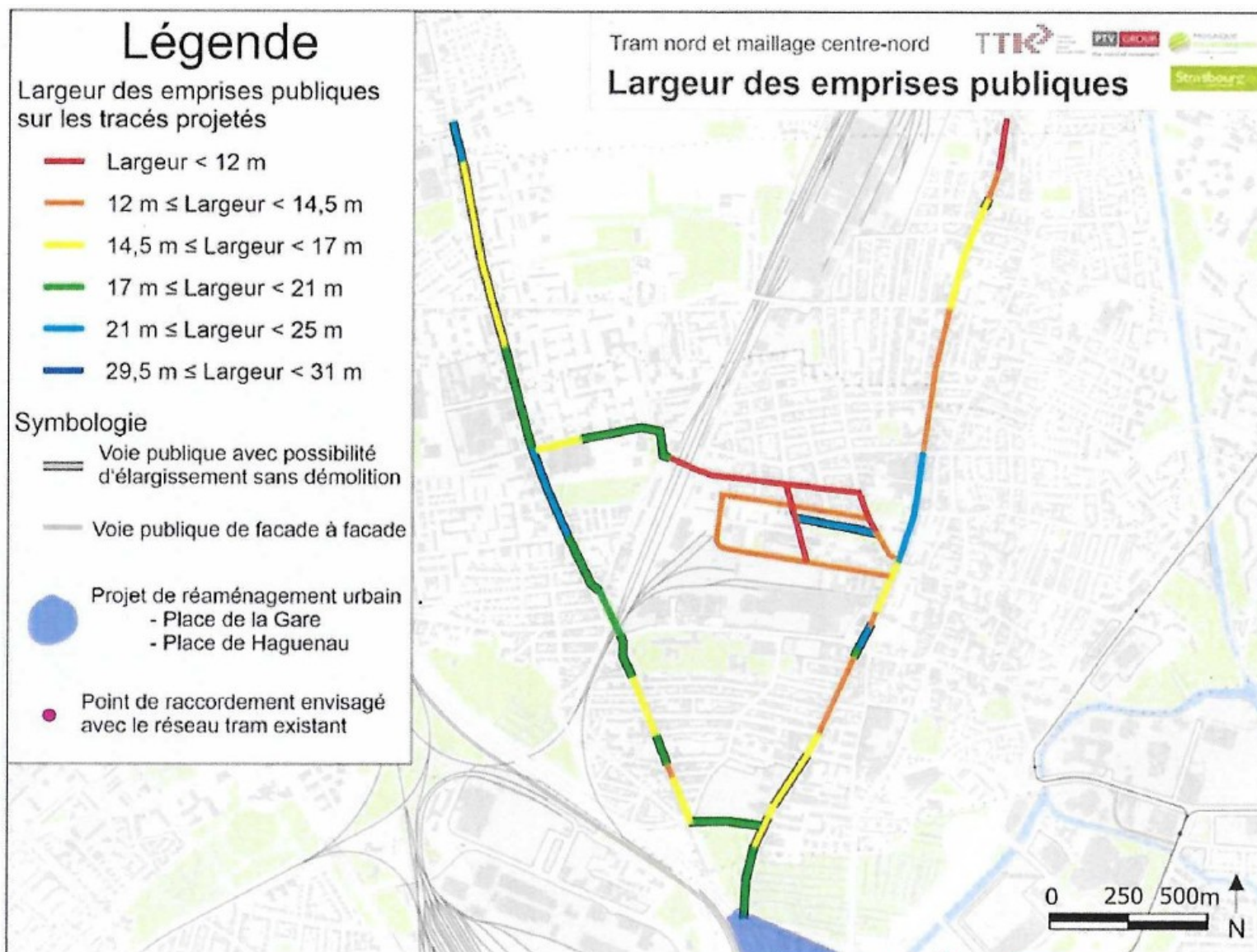
LE CIRCUIT DE TRAM

27



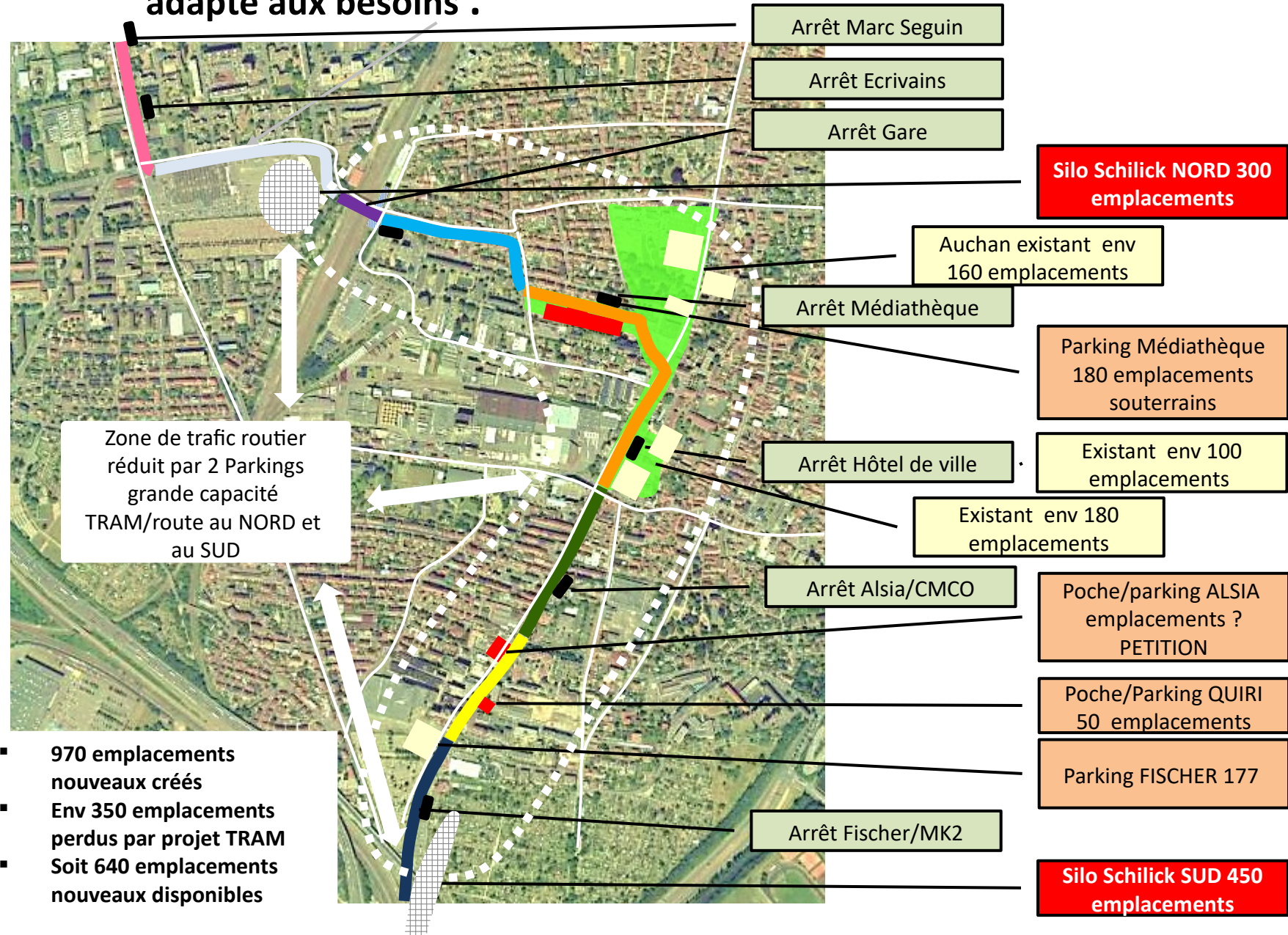
Rappel des
emprises
publiques
disponibles

Rouge, orange,
jaune = emprises
contraintes



LE CIRCUIT DE TRAM

➤ Un stationnement repensé et adapté aux besoins :



[illegible]

Gare de
Strasbourg

8 stations

CONCLUSION

Il est apparu que bon nombre de schilikois sont anti-tram et demandent plutôt une refonte des transports en commun. C'est pourquoi nous vous avons fait 3 propositions de solutions dont une proposition Version 0 comme 0 chance d'envisager une solution bus améliorée, 0 comme 0 tram car le tram ne fait pas l'unanimité. Une proposition Version 0 à savoir une autre solution de bus performants. De plus n'est-ce pas cela la démocratie ?

Pour récapituler, les points forts du tracé Version 2 sont :

- Redynamisation des commerces qui se trouvent en majorité le long de la route de Bischwiller, le centre-ville tout en desservant les quartiers de l'Ouest et là où se trouvent le plus de points d'intérêts, les schilikois vivraient vraiment leur ville. Le désenclavement du Nord et du Sud mais aussi de l'Est et de l'Ouest de la ville. Il permet la jonction des deux parties de la ville de part en part. Les schilikois accéderont aux commerces, administrations, infrastructures sportives et culturelles. Ça c'est la réelle égalité territoriale
- Réponse aux enjeux environnementaux.
- Desserte du nœud multimodal qu'est la gare de Bischheim qui est à 4 minutes de la gare de Strasbourg. Il y aurait valorisation de cette gare dans le cadre du futur Réseau Eurométropolitain et de la desserte Strasbourg-Lauterbourg
- Il ne met pas à mal la logistique d'Heineken
- Couverture de 64% du total de la population schilikoise alors que le tracé Gal de Gaulle, dit Version 1, ne touche que 39 % du total des habitants. Il dessert les quartiers les plus denses (route de Bischwiller) en même temps que les Quartiers Prioritaires des Écrivains
- Le tram 1 n'est qu'un moyen de transfert et le tram 2 est un moyen de distribution
- Le tram 1 aura pour conséquence d'urbaniser davantage une ville sur-urbanisée

Un bus nouvelle génération plutôt qu'un tram !



- Un bus électrique ou à hydrogène sur le tracé 2 est le seul à permettre une meilleure exploitation du nœud multimodal qu'est la gare de Bischheim, il y aurait valorisation de cette potentielle gare de délestage REM, avec un maximum de points d'intérêts desservis
- Il ne met pas à mal la logistique d'Heineken comme le ferait le tram
- Le bus serait mis en œuvre en une seule phase contrairement au tram qui s'arrêterait à Schiltigheim (rupture de charge Marc Séguin)
- Le bus plutôt que le tram c'est pas de report de circulation
- Le bus plutôt que le tram c'est pas de suppression de stationnements qui font déjà cruellement défaut et qui ne sont pas compensés
- Le bus plutôt que le tram c'est pas "de sur-urbanisation" de la route Gal de Gaulle (dans une zone déjà très dense)
- C'est aussi pas de structures invasives et définitives (câbles aériens et rail), pas de nuisances sonores
- C'est un parti pris urbanistique : pas de scindement territorial, prise en compte de la configuration géographique de Schiltigheim qui se trouve coincée entre trois 3 axes et une voie ferrée sur toute sa longueur
- Schiltigheim est un passage obligé pour les villes voisines Nord, mettre un tram c'est créer un goulot d'étranglement pour les habitants des villes voisines
- un bus serait l'idéal pour le désenclavement de l'Est et de l'Ouest de Schiltigheim
- un maillage en bus pour une desserte des quartiers les plus denses serait optimum (route de Bischwiller puis route de général de gaulle)
- Des bus pour un moindre coût (infrastructure initiale et entretien) et rapidité de mise en œuvre
- Evite les expropriations de 8 ou 5 bâtiments pour l'option 1 ou 2 du parking relais
- Evite la disparition de 100 jardins ouvriers ou que l'on touche au parc Wodli
- Le tram n'est qu'un moyen de transfert et non de distribution
- Il est projeté de faire aller jusqu'à Vendenheim sous prétexte de desservir les quartiers prioritaires.
- Un parking relais pourquoi ? A quel prix ? Si le tram devrait être étendu à l'avenir, à quoi servirait il ?
Ex : parking relais rives de l'Aar devenu une infrastructure inutile

Pour toutes ces raisons, nous défendons une solution bus : le tram n'est pas adapté.

CONCLUSION ET DEBAT

**QUELLES MOBILITES POUR SCHILTIGHEIM ?
UN TRAM ? QUEL TRACE ?**

**PARTICIPEZ POUR AGIR SUR LE CHOIX DE LA MOBILITÉ ET
L'AMÉNAGEMENT DE NOTRE VILLE
ALLER VOUS EXPRIMER DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION
REGLEMENTAIRE MENER PAR L'EUROMETROPOLE DU 15 JUIN
2021 A FIN SEPTEMBRE 2021**

Donnez votre avis sur le site participer.eu

INFORMATIONS PRATIQUES

Adresses utiles :

- association@colschick.org
- [Page facebook Col'Schick](#)

Pétitions :

S'adresser à Louisa

Bulletins d'adhésion :

S'adresser à Dany