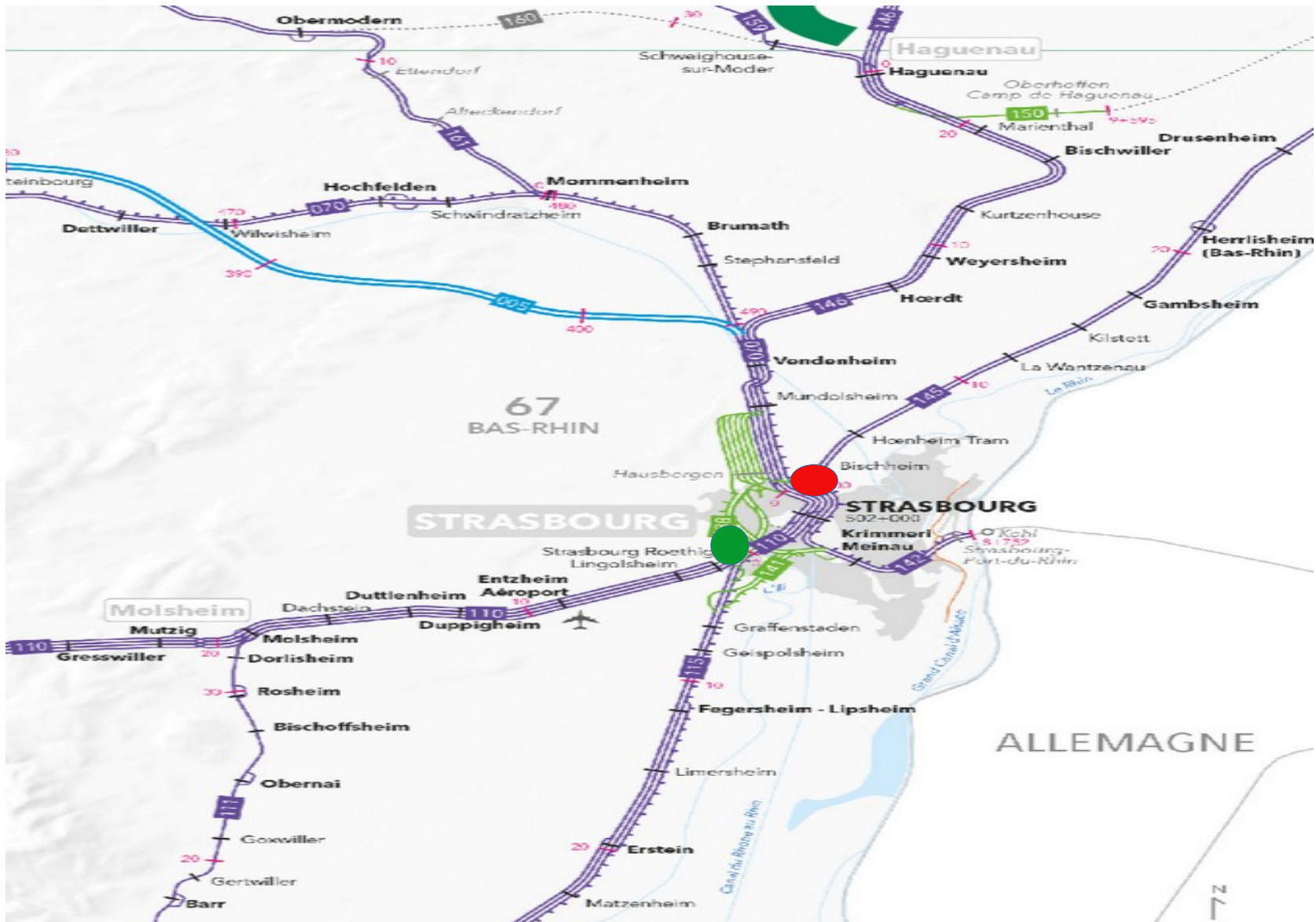


POLE TECHNIQUE FERROVIAIRE NOEUD DE STRASBOURG





	Bon	SYNTHESE ETUDES SOMMAIRES COL'SCHICK*		SYNTHESE RESULTATS PHASE D'ETUDES SNCF	
	Moyen	Cronenbourg	Bischheim Schiltigheim	Cronenbourg	Bischheim Schiltigheim
	Insuffisant				
	Eliminatoire				
Coûts (investissements et exploitation)					
Exploitation et Robustesse					
Sécurité Sureté					
Accessibilité Routière					
Infrastructures existantes					
Organisation pôle de maintenance					
Insertion dans l'environnement, acceptabilité					
Planning					
Taux de Maîtrise Foncière					
Evolutivité					

* Les études n'ayant été transmises que tardivement par le Conseil Régional, le contre-examen approfondi n'a pû être réalisé



Sources documents internes SNCF	BISCHHEIM	CRONENBOURG
Cisaillement des voies ?	Cisaillement de l'ensemble du côté NORD de Strasbourg vers et venant de Vendenheim	Cisaillement uniquement de la 4ème voie créée entre Strasbourg et Vendenheim
Possibilité d'accès	1 possibilité d'accès via la ligne de Lauterbourg	2 possibilités d'accès si réhabilitation de la voie laissée à l'abandon entre Cronenbourg et Koenigshoffen Pourrait permettre un accès côté SUD et côté NORD de la Gare de Strasbourg
Infrastructures	A créer	Déjà existantes et spacieuses (partie loué à des entreprises extérieures ITE pouvant être éventuellement récupérées + voies laissées à l'abandon à réhabiliter Environ 40 voies au total
Personnel	Poste tenu en matinée et en après midi – une création de poste nécessaire en nuit les premiers et derniers mouvement du jour	Poste ouvert occasionnellement et sur demande, plusieurs créations de postes nécessaires
Poste d'aiguillage	En fonction	A améliorer et réhabiliter (pilotage à distance via informatique)
Avantages sociaux	Aucun ! En plein milieu d'une zone urbaine	Eloigné des zones urbaines et dans un zone industrielle. Proximité du tram pour rapatrier le personnel nécessaire

Cronenbourg



- Le site de Cronenbourg remplit les critères « Exploitation et Robustesse ». Dispose d'un large faisceau ferroviaire (voir plans et schémas).
- Plus proche de la gare centrale
- Accessible à partir de cette gare mais aussi à partir de la voie de contournement ferroviaire Ouest (électrifiée), qui n'a pas été prise en compte dans le réseau REME
- Le critère Investissement sont réunis car la SNCF prévoit d'y réaliser de lourds investissements

Cronenbourg



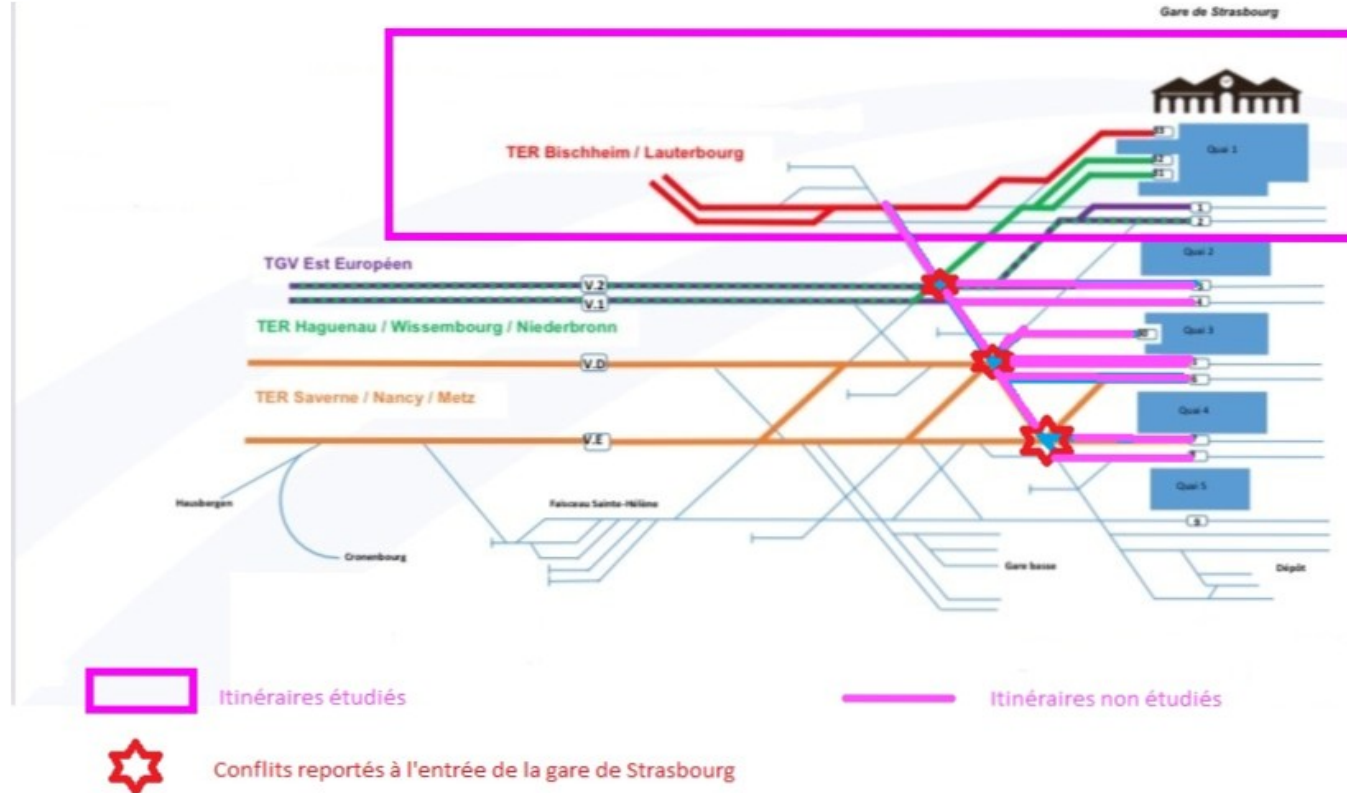
- Le « manque d'infrastructure » : La SNCF loue une partie du site de Cronenbourg à un opérateur privé (activités sportives sans aucun lien avec le ferroviaire) et qu'en résiliant ces baux elle pourra agrandir la superficie disponible pour aménagements
- Dispose d'un grand atelier, même si les bâtiments existants ne serviront pas car trop vétustes, pas assez hauts et abritant des quais de déchargement. Il y a suffisamment de place entre le bâtiments existants et « marché gare »
- Le site de Cronenbourg coche par ailleurs de manière favorable la case "évolutivité", alors que celui de Schiltigheim non.

Gestion et Robustesse



Schiltigheim, une étude suffisante des croisements de trains?

D'après les études réalisées, les rames en provenance de Schiltigheim/Bischheim seraient placées sur les V33/32/31 et V1 et V2 à SG, ne générant que très peu de croisements à l'entrée de gare de Strasbourg côté Vendenheim. Cette étude n'est vraie que pour les trains se rendant sur les voies citées précédemment mais pas sur les autres voies de la gare de Strasbourg (3,4,30,5,6,7,8,9) ou en direction du faisceau Sainte-Hélène ou du dépôt. Ainsi, le croisement des trains ne serait **reporté que de Vendenheim à l'entrée de gare de Strasbourg**, générant le même retard sur l'ensemble des trains (Provenance LGV, provenance Wissembourg, provenance Nancy/Metz)

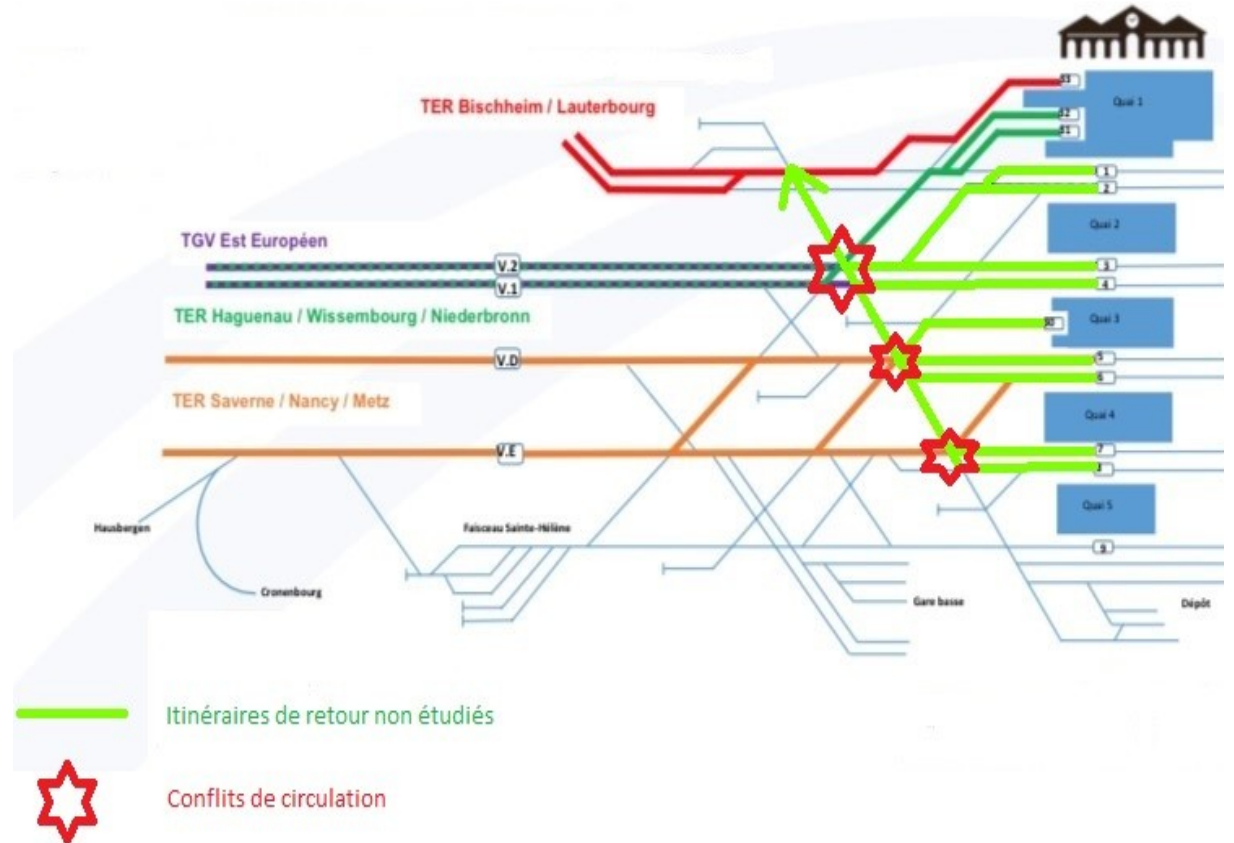


Gestion et Robustesse



Schiltigheim, une étude suffisante des croisements de trains?

Force est de constater que les rames en provenance de la ligne de Vendenheim n'ont pas été étudiées pour **partir au technicentre en fin de service**. En effet, le technicentre ainsi expliqué a une visée globale pour le REME et non uniquement pour les trains en provenance de la ligne de Lauterbourg, même s'il est vendu comme un « atelier de dessertes internationales ». Ainsi, il est évident que les trains placés sur les voies à quai à Strasbourg, en dehors des voies 31/32/33 et 1 et 2 croisent l'ensemble de la gare et l'ensemble des lignes et qu'ils généreront des retards globaux.



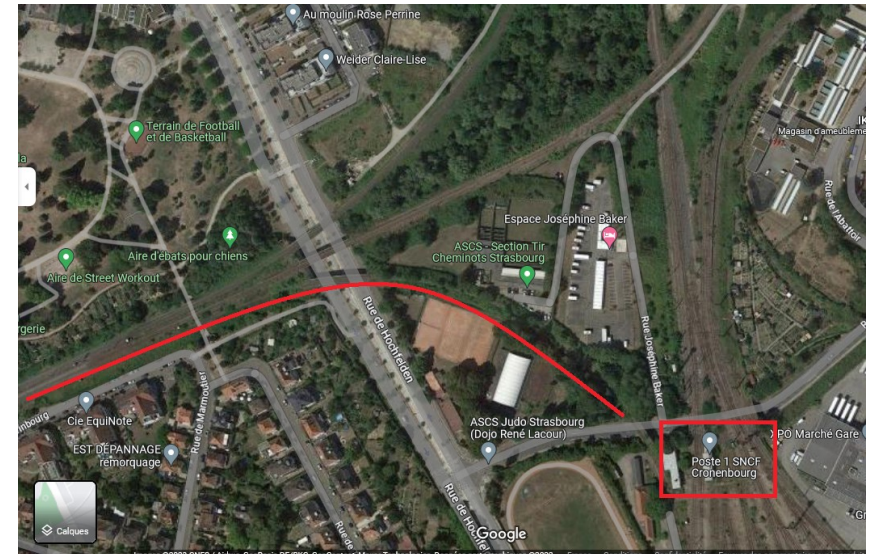
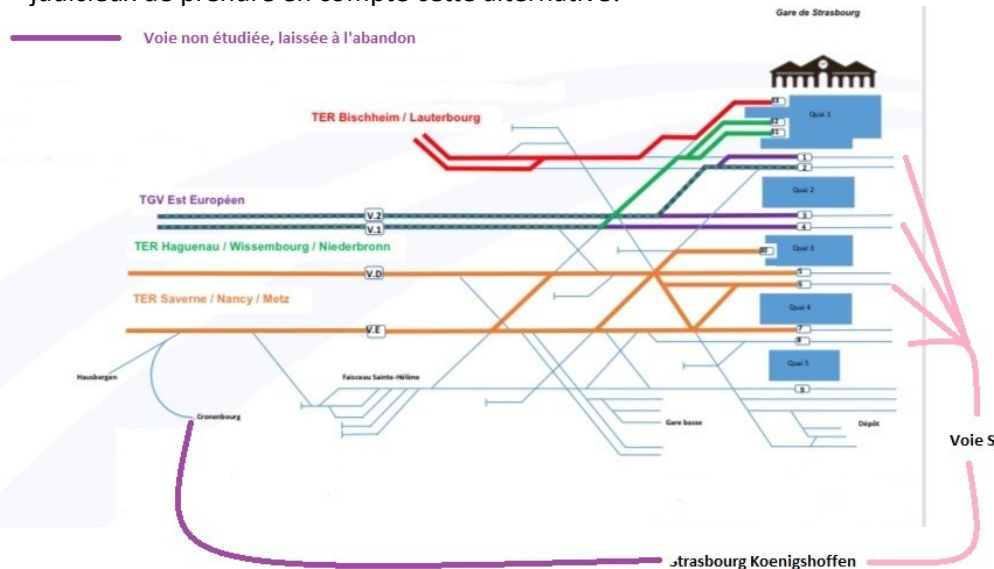
Gestion et Robustesse



Cronenbourg, un site suffisamment étudié pour ses avantages ?

Le site de Strasbourg-Cronenbourg a été rapidement mis à l'écart pour motif de robustesse et d'impact de retards sur les trains. Le critère étudié pour exclure Cronenbourg a été un retard de 10 minutes sur les trains, ne pouvant pas être absorbés en l'espace d'une heure sur l'ensemble du trafic ferroviaire et ayant un effet « boule de neige ». Cette étude n'a pas semblé prendre en compte les différents accès possibles de Strasbourg-Cronenbourg vers la gare centrale de Strasbourg, La seule voie d'accès étudiée a été la voie bis, qui coupe une partie de la voie E (4^{ème} voie du GCO – Grand Contournement Ouest) de Vendenheim à Strasbourg. Pourtant, **il existe une voie laissée à l'abandon entre Strasbourg-Cronenbourg et Strasbourg gare, passant par Strasbourg-koenigshoffen**, qui ne nécessiterait qu'une réhabilitation et un débroussaillage. Cette voie, plus qu'importante, permettrait non seulement d'éviter un « effet boule de neige » mais également de choisir entre deux itinéraires pour accéder vers Strasbourg soit en cas d'encombrement de la gare d'un côté (côté Vendenheim ou côté Graffenstaden) soit en cas d'incident empêchant toute circulation d'un côté de Strasbourg. Elle permettrait aussi, si un incident se produisait à Vendenheim (que ce soit en provenance de la ligne de Nancy/Metz, de la LGV ou de Haguenau) de continuer à descendre des trains au technicentre prévu et de libérer de la capacité en gare de Strasbourg.

Dans un contexte de REME, où le cadencement est accéléré et où le maître mot est la circulation intensive des trains pour un service voyageurs amélioré, il serait judicieux de prendre en compte cette alternative!



Gestion et Robustesse



Dans un contexte écologique actuel, la question qui se pose actuellement est la création d'un nouveau complexe ferroviaire (technicentre) alors que la SNCF dispose déjà d'infrastructures existantes et de grande ampleur. En effet, le site de Schiltigheim prévu demanderait une création complète de voies dédiées, tandis que le site de Cronenbourg compte au total une quarantaine de voies, qui seraient simplement à réhabiliter et qui permettrait une plus grande capacité de réception



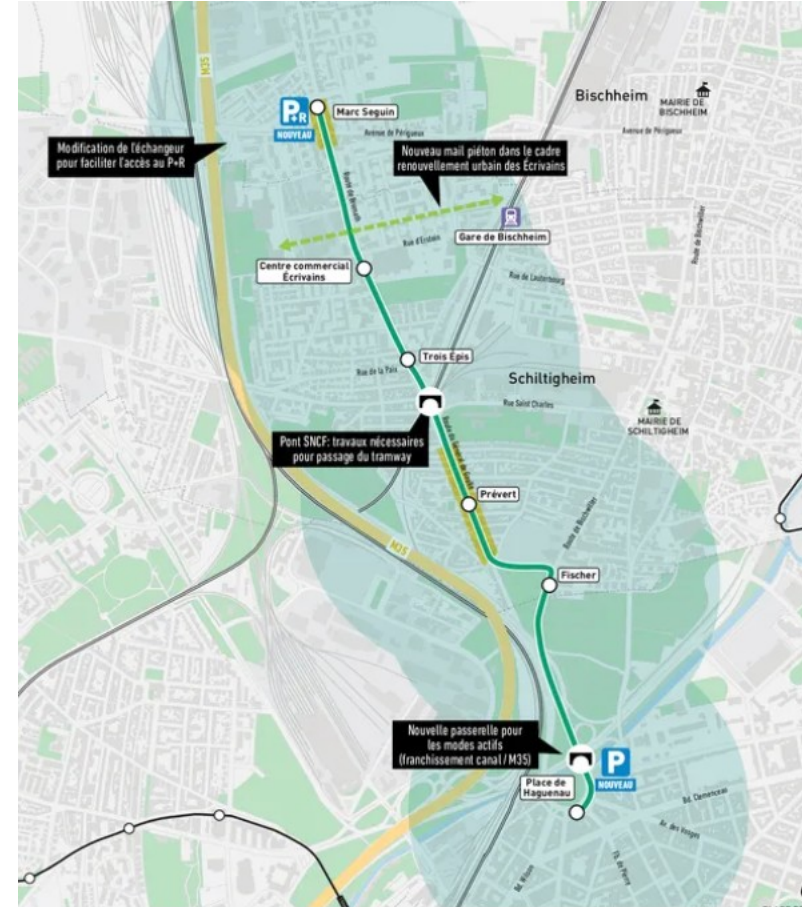
Accessibilité Routière



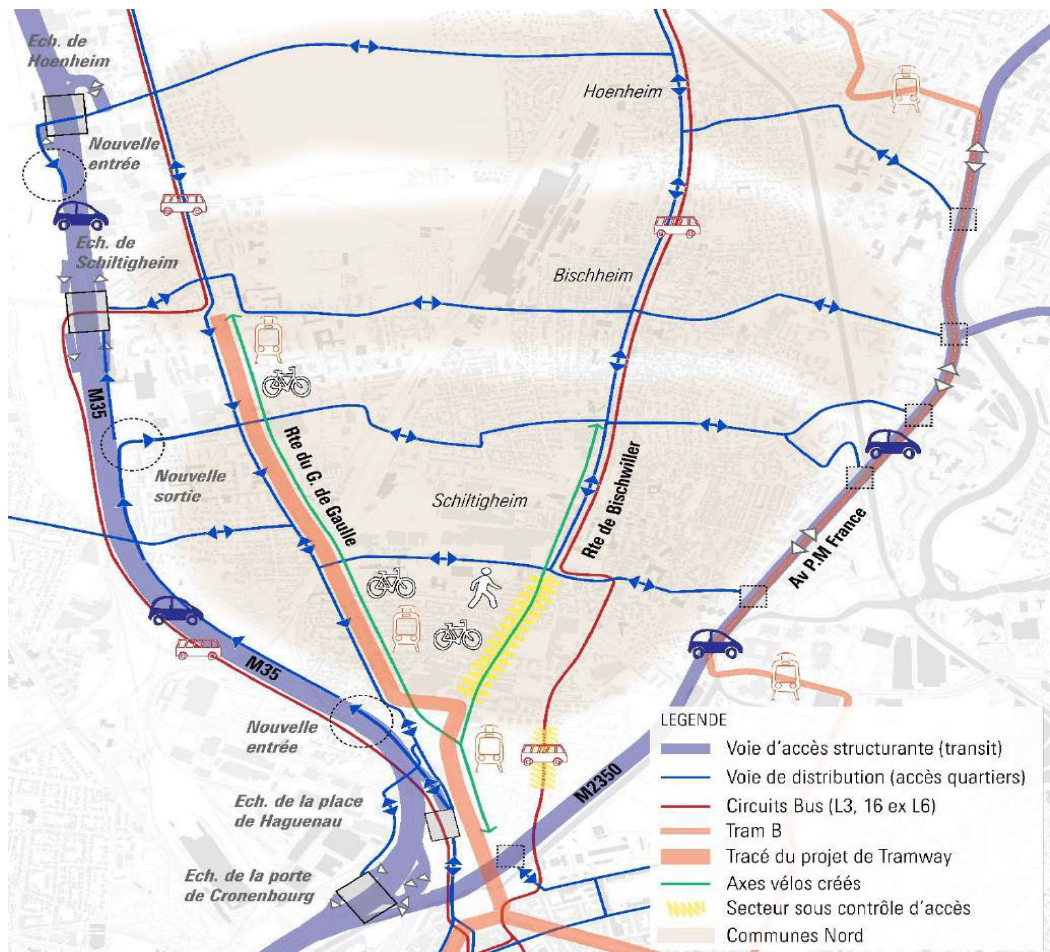
Le site de Cronenbourg est un site facilement desservi et accessible. Il se situe au niveau du marché Gare et est à proximité de Strasbourg. Il s'agit d'un lieu qui est **rarement confronté à une circulation perturbée** et donc **l'accès est rapide**.

Le projet principal et dans l'actualité de Schiltigheim est la mise en place du tram et la création d'une zone piétonne. Ce projet, aussi bien imposant que contraignant, ne permettrait **plus d'accès de Strasbourg à Schiltigheim via la route du Général de Gaulle**. Ainsi, il serait bon de remettre en cause de critère d'accessibilité routière avancé par l'étude du site de Schiltigheim dans le cadre de la création du technicentre.

Les études de circulation ont-elles été croisées avec celles de l'EMS ?



Accessibilité Routière



Nuisances Sonores et Environnementales



Afin d'informer au mieux les habitants de Schiltigheim, il a été proposé de visiter le technicentre de Mulhouse. Or, ce site, bien qu'il présente les caractéristiques d'un technicentre lambda, ne comprend pas de machine à laver comme prévu dans le projet de Schiltigheim et est beaucoup plus éloigné des habitations. Difficile donc, dans ce contexte, de faire une analyse bien précise des retombées à prévoir pour les habitants de Schiltigheim que ce soit en terme de nuisance sonore ou en terme de pollution ambiante.



Nuisances Sonores et Environnementales



Le seul site à proximité de Strasbourg qui contient une machine à laver est le site de Strasbourg-Neudorf qui, encore une fois, est bien éloigné des habitations puisqu'il se situe dans une zone industrielle, à côté de l'entreprise Heppner!



Acceptabilité

- ▶ Col'Schick et 16 riverains font un recours et sont déterminés à défendre leur cadre de vie et leur patrimoine
- ▶ Quels que soient les résultats de l'évaluation des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC).
- ▶ Ils ne veulent pas de compensations.

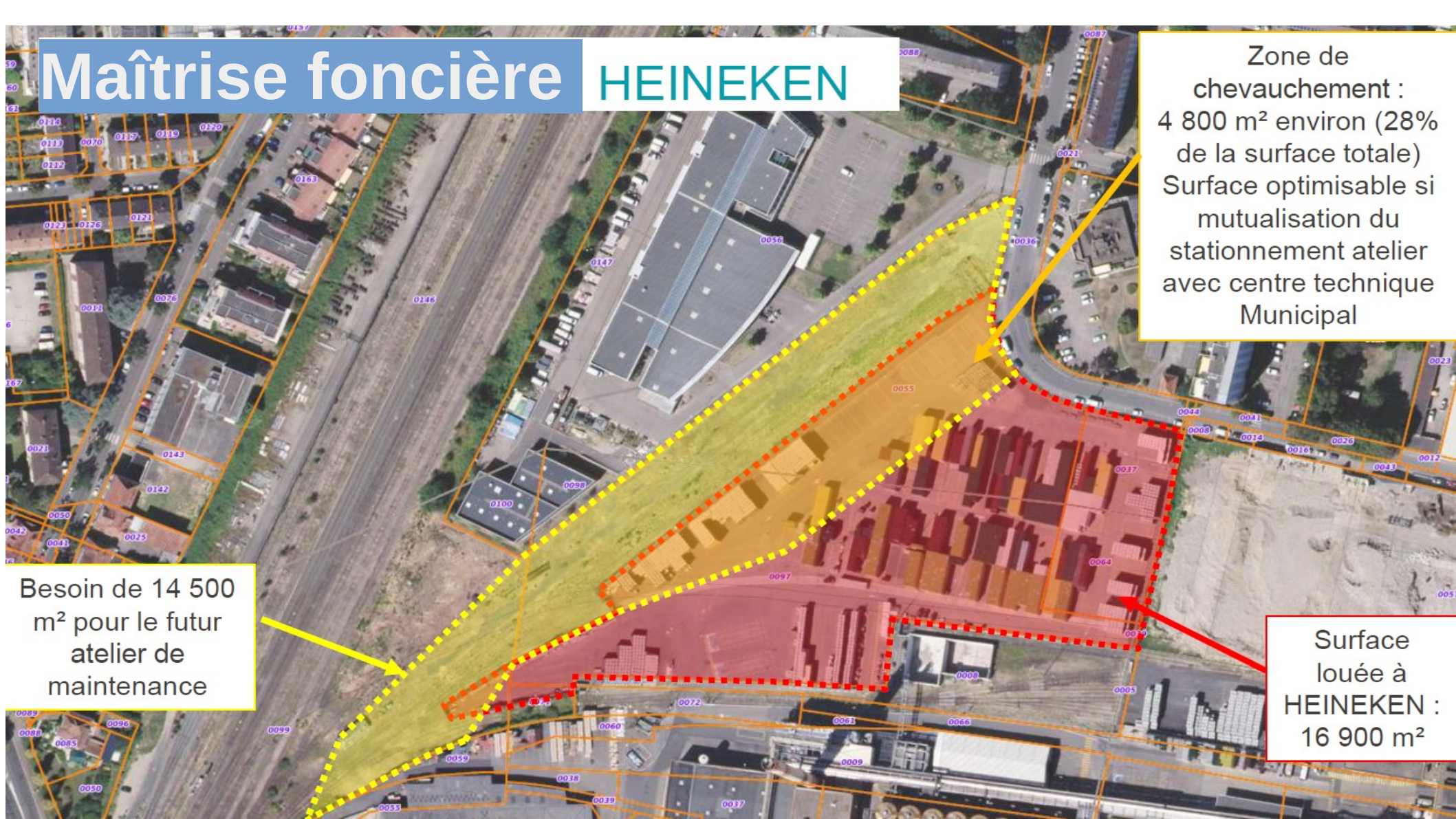


Maîtrise foncière HEINEKEN

Zone de chevauchement :
4 800 m² environ (28%
de la surface totale)
Surface optimisable si
mutualisation du
stationnement atelier
avec centre technique
Municipal

Besoin de 14 500
m² pour le futur
atelier de
maintenance

Surface
louée à
HEINEKEN :
16 900 m²



Schiltigheim



- Une non-acceptabilité sociale du projet : ce critère passe en fortement défavorable
- Un manque de cohérence avec la politique de développement urbain et environnemental de la commune de Schiltigheim, (zone résidentielle dense à 80 mètres du site projeté) critère défavorable également.

- Un critère « planning » bascule en critère défavorable du fait du recours actuel auprès du Tribunal Administratif et ceux à venir (contestation du PLU si modification de zonage en UXF et si déclaration ICPE) et des délais nécessaires.
- Le critère « taux de maîtrise foncière » car le terrain pressenti, appartenant en partie à Heineken, pour la construction de l'atelier et des installations annexes étant situé en zone UXb1 (excluant toute construction du type Centre de maintenance ferroviaire) change lui aussi
- Il y a révision du plan de circulation, du fait du projet tram et piétonisation (les études ont-elles été croisées ?). Cela a également une répercussion sur le critère « accessibilité » (report de circulation avenue de Périgueux)

Planning



Adoption du rapport 1606 de la Commission Permanente du Conseil Régional du 22 septembre 2023.

Mise en conformité légale et suite aux griefs de notre recours et relance des études :

- * 30 M d'Euros sans spécifier la localisation du site
- * en créant une commission ad hoc
- * en « concertant »
- * en étudiant un 7ème site (site repoussoir ?)

- La Modification 4 du PLUi ne prévoit pas de modification de zonage pour le site de Schiltigheim (délai d'élaboration du PLUi n°5). Permis de construire des installations

- Pour info : délai d'instruction Tribunal Administratif 1 an et demi, Appel 2 ans

