



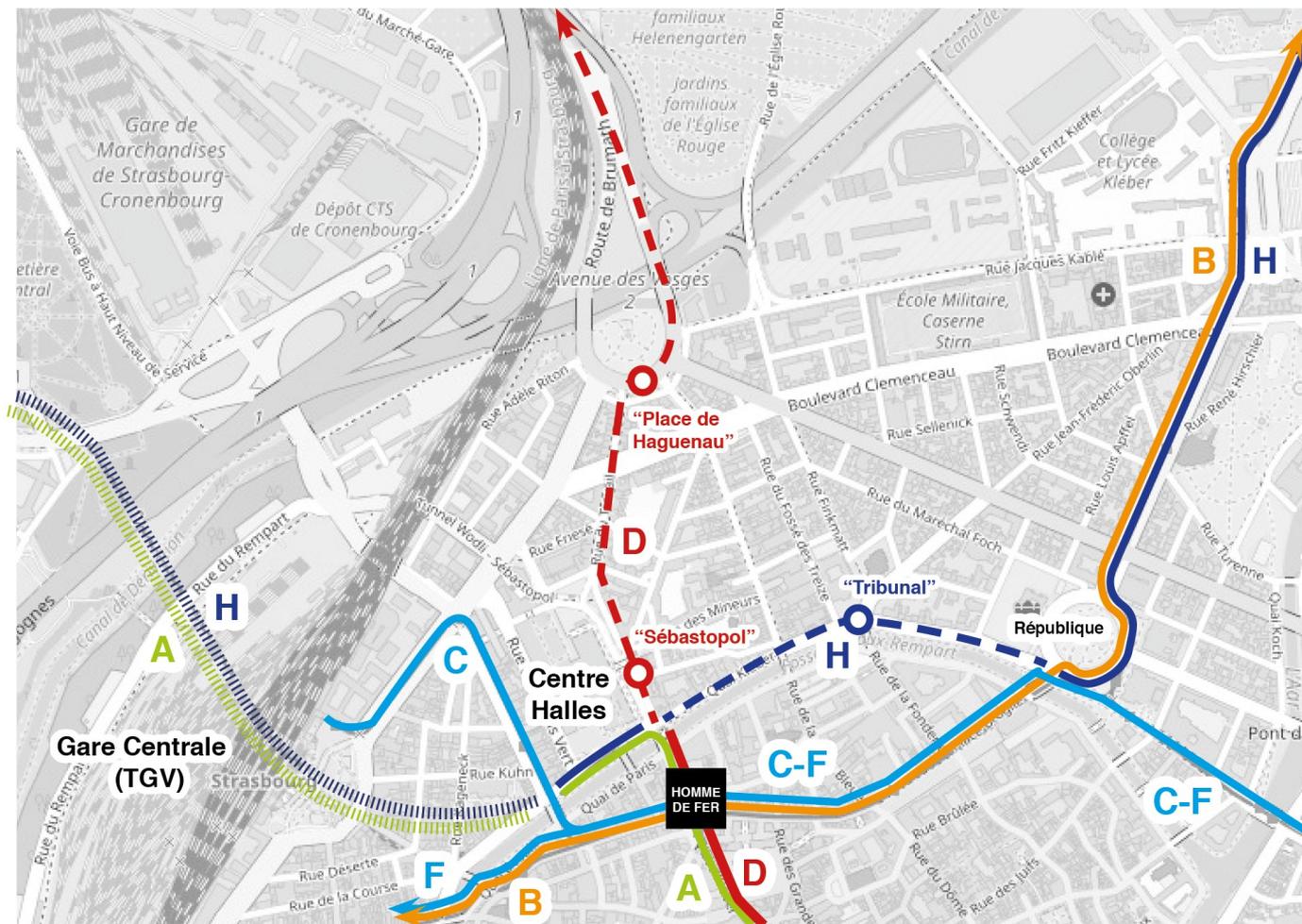
TRACÉ TRAM NORD

PROPOSITION ALTERNATIVE / 29-07-2021



RACCORDEMENT DU TRAM NORD À STRASBOURG

DÉVOIEMENT DE LA LIGNE D AU PONT DE PARIS

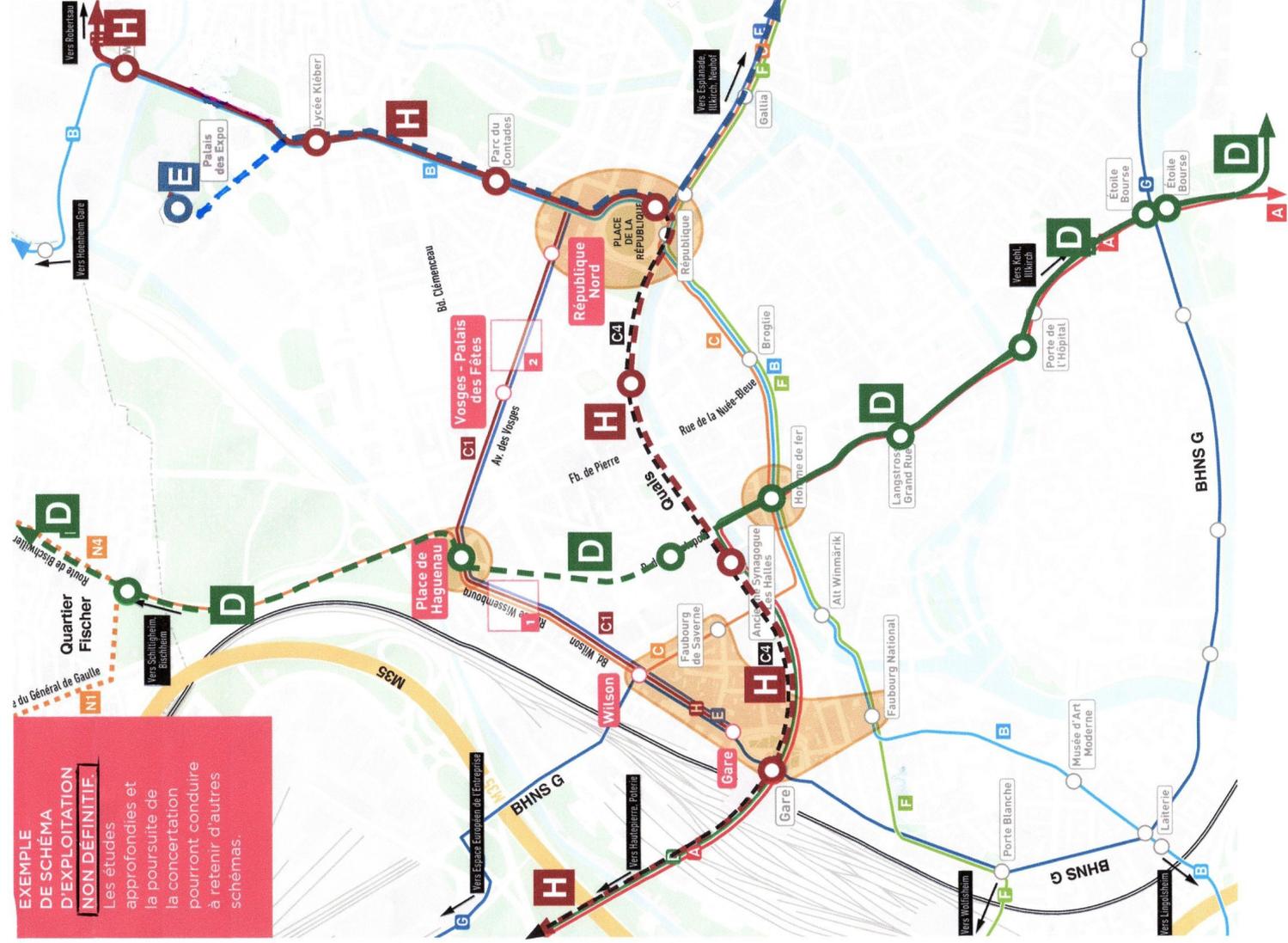


SCÉNARIO ALTERNATIF TRAM À ÉTUDIER

EN SYNERGIE AVEC UN MAILLAGE BHNS SUR LA CEINTURE NORD DES BOULEVARDS
(GARE - WILSON - POINCARÉ - VOSGES - FORÊT NOIRE)

EXEMPLE DE SCHEMA D'EXPLOITATION NON DÉFINITIVE.

Les études approfondies et la poursuite de la concertation pourront conduire à retenir d'autres schémas.

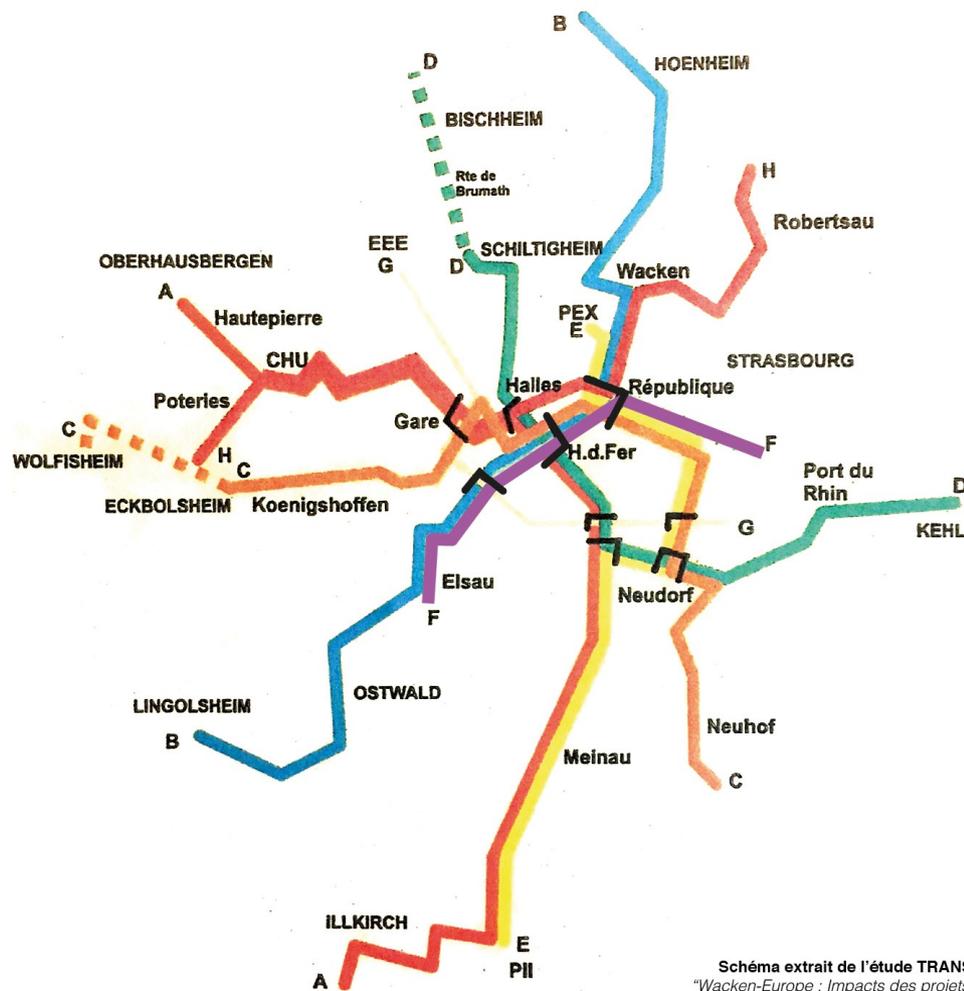


Pour la pénétration dans la centralité de Strasbourg, la ligne tram desservant les communes Nord correspondrait à un dévoiement de la ligne D à partir du Pont de Paris. Elle emprunterait les rues de Sébastopol, du Travail et de Bischwiller jusqu'à la place de Haguenau.

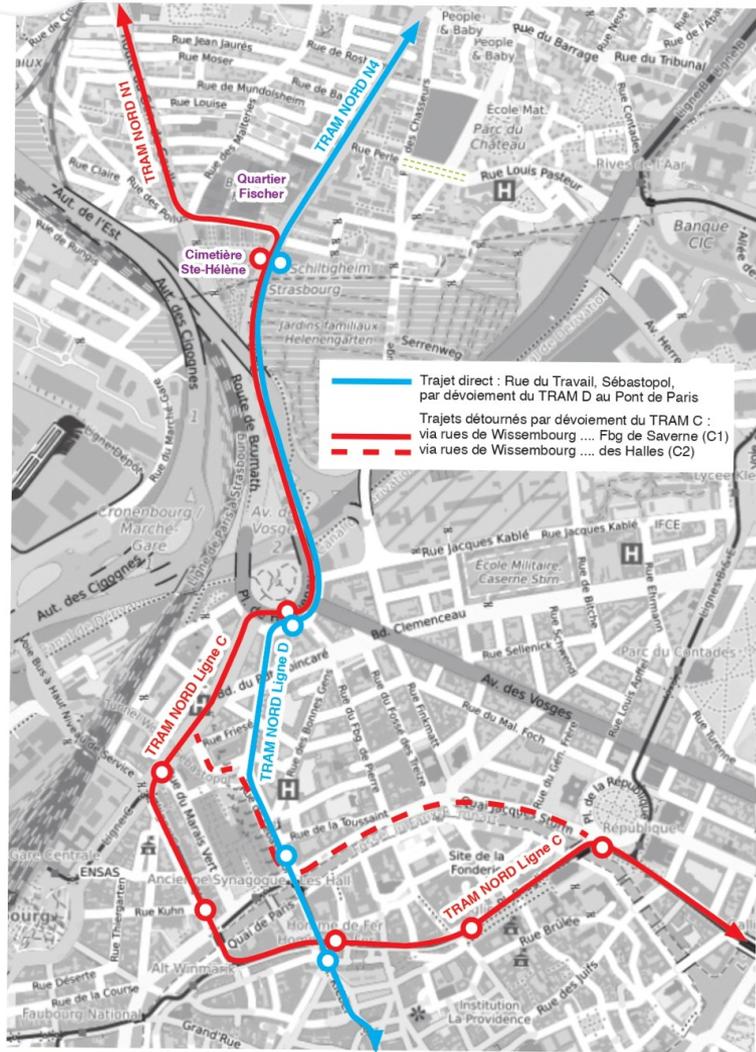
Citoyens à part entière de la 2^{ème} ville la plus dense de l'Eurométropole, nous souhaitons un tram attractif et non de seconde zone. Etre reliés en trajet direct au centre-ville relève de l'effective équité territoriale.

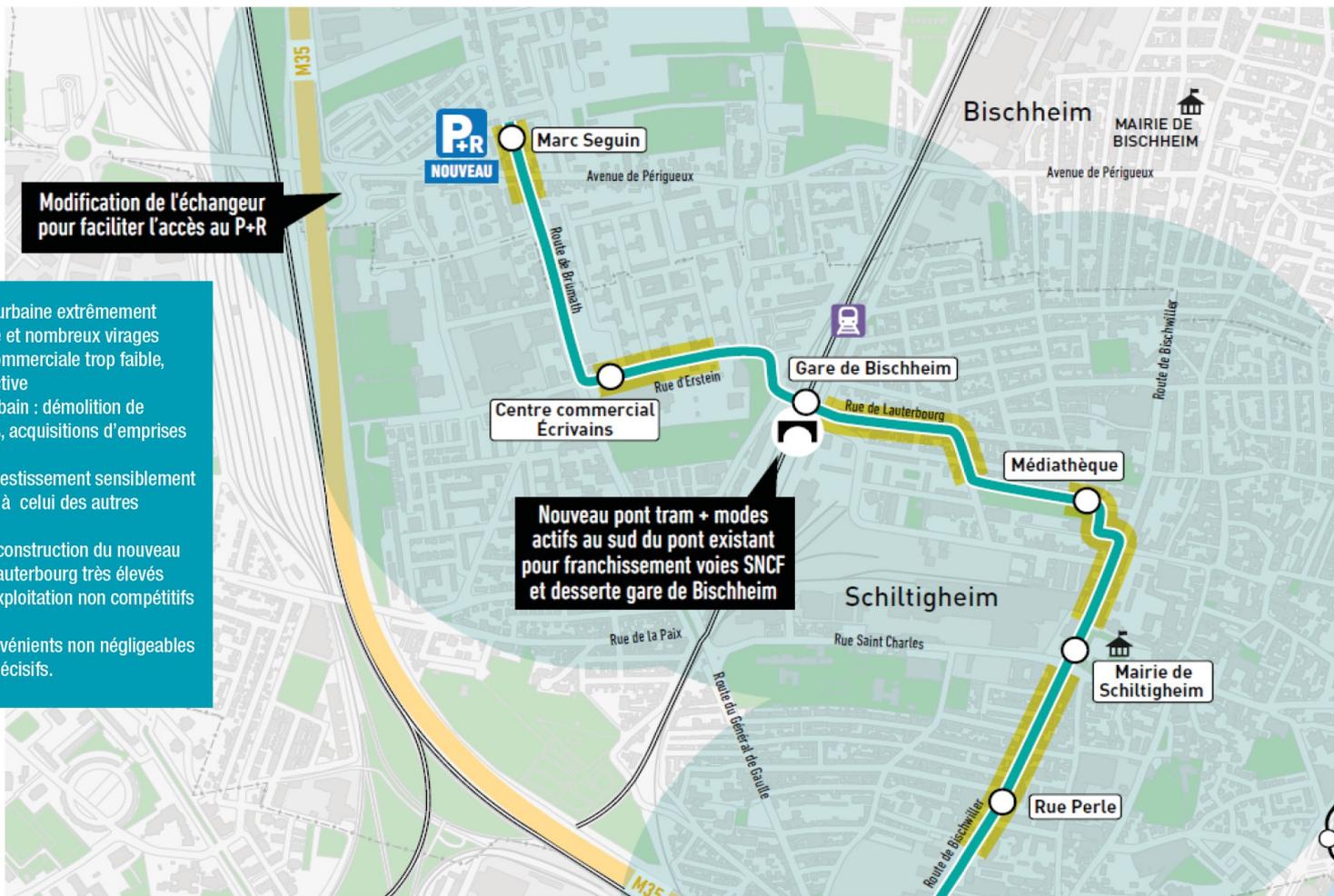
En compensation du service assuré actuellement dans les quartiers Ouest par la ligne D, la nouvelle ligne H venant de la Robertsau est dirigée vers Cronenbourg via les quais Sturm et Finkmatt et le tunnel de la Gare.

De ce fait, il n'y aura pas de charge supplémentaire sur la station centrale Homme de Fer puisque la ligne D y passe déjà, et que la nouvelle ligne H circulera sur un itinéraire de contournement Nord.



QUEL TRACÉ POUR LE TRAM NORD RELIANT SCHILTIGHEIM À STRASBOURG CENTRE ?

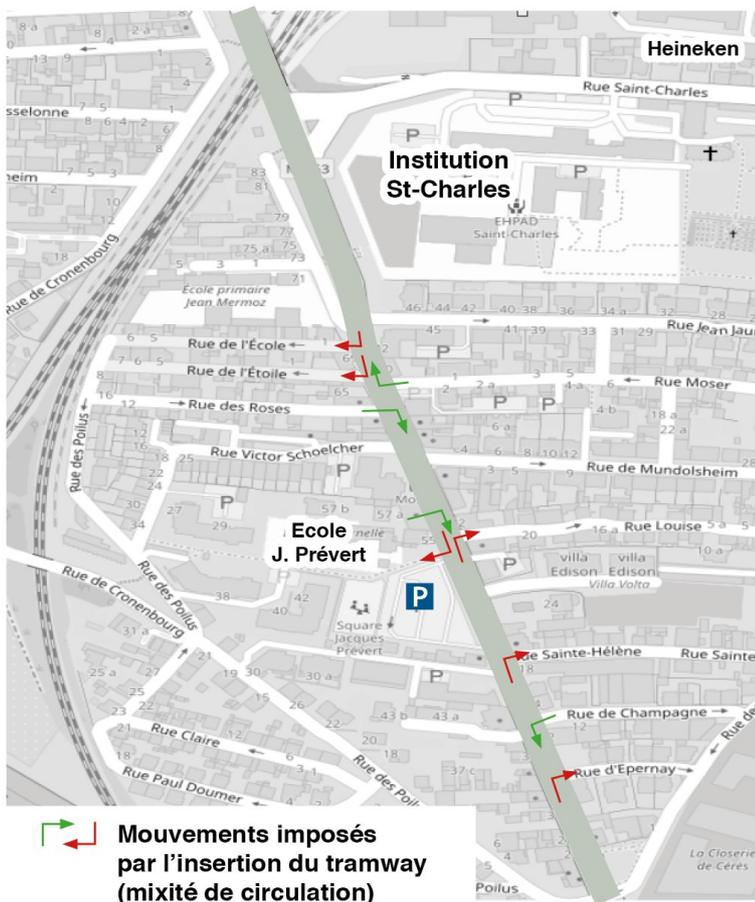




Modification de l'échangeur pour faciliter l'accès au P+R

- Insertion urbaine extrêmement contrainte et nombreux virages
 - Vitesse commerciale trop faible, non attractive
 - Impact urbain : démolition de bâtiments, acquisitions d'emprises privées.
 - Coût d'investissement sensiblement supérieur à celui des autres variantes
 - Coûts de construction du nouveau pont de Lauterbourg très élevés
 - Coûts d'exploitation non compétitifs
- Soit 6 inconvénients non négligeables qui seront décisifs.

Nouveau pont tram + modes actifs au sud du pont existant pour franchissement voies SNCF et desserte gare de Bischheim

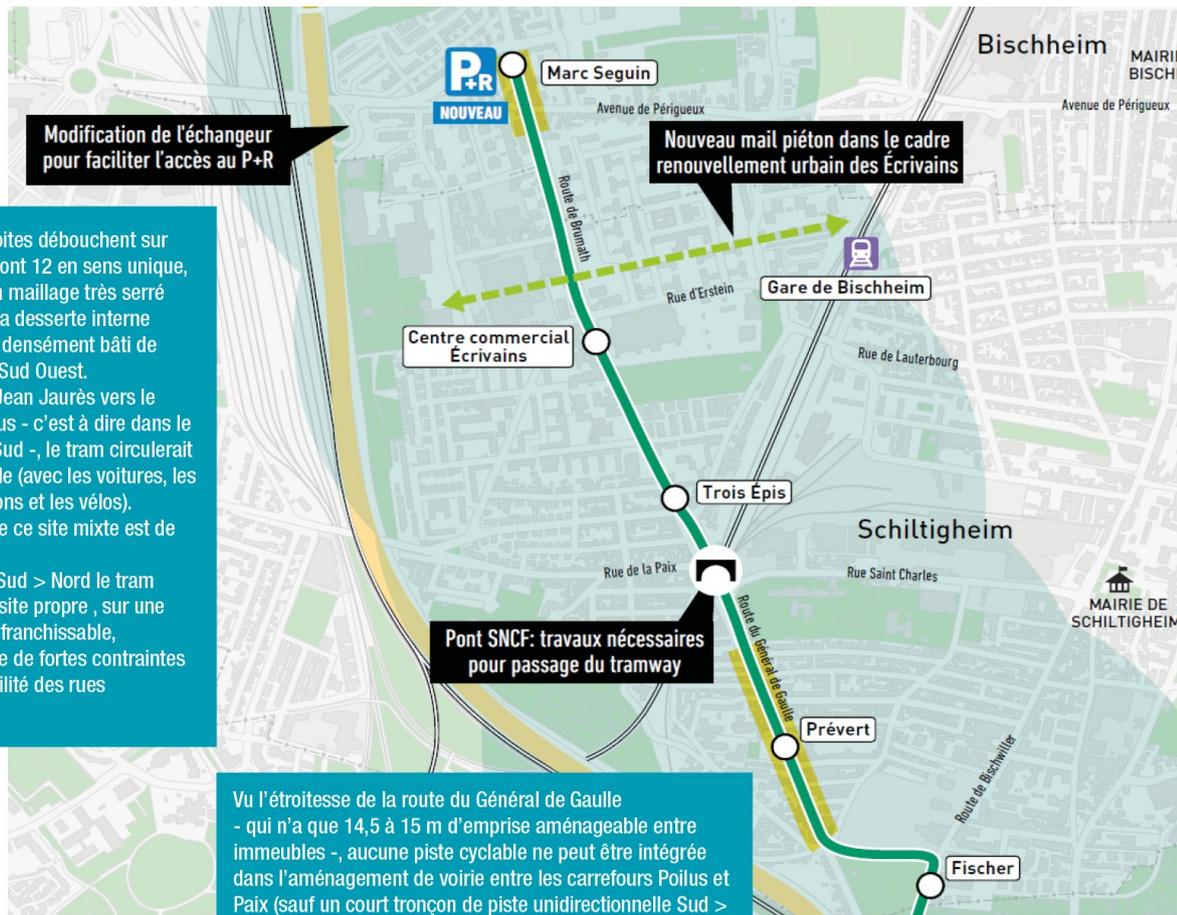


Les mouvements de « tourne à gauche » d'une part vers la rue St-Charles, en venant du Nord, et d'autre part vers la rue de la Paix, en venant du Sud, sont organisés à partir de voies de présélection de 60 m de longueur, implantées entre les plate-formes tram circulées en mixité. Pareille configuration est évidemment dangereuse et susceptible de générer des congestions de circulation pour tous les modes qui coexistent : tram, bus, voitures, vélos, situation préjudiciable pour la vitesse commerciale et la régularité de service du tram.

Du carrefour Jean Jaurès vers le carrefour Paix, la plate-forme tram serait en site mixte Sud > Nord, sur une longueur de 380 m. Du carrefour Paix vers le carrefour St-Charles, la plate forme serait en site mixte Nord > Sud, sur une longueur de 200 m.

Dans un tel aménagement :

- il serait impossible d'accéder aux rues Louise, d'Epernay ou Ste-Hélène en venant du Nord. Il serait également impossible d'accéder aux rues de l'Étoile ou de l'École, de même qu'au parking de l'école maternelle J. Prévert, en venant du Sud (place de Haguenau).
- en sortant de la rue des Roses ou du parking de l'école, on devrait obligatoirement se diriger vers le Sud.



Modification de l'échangeur pour faciliter l'accès au P+R

Nouveau mail piéton dans le cadre renouvellement urbain des Écrivains

Pont SNCF: travaux nécessaires pour passage du tramway

Vu l'étroitesse de la route du Général de Gaulle - qui n'a que 14,5 à 15 m d'emprise aménageable entre immeubles -, aucune piste cyclable ne peut être intégrée dans l'aménagement de voirie entre les carrefours Poilus et Paix (sauf un court tronçon de piste unidirectionnelle Sud > Nord de 150 m entre les carrefours J. Jaurès et St.-Charles).

NB. La rue de Koenigshoffen récemment réaménagée dans le cadre du projet « Tram F » offrirait une emprise aménageable de 18 m entre immeubles et est fréquemment décriée au regard du sous-dimensionnement de ses composantes et des difficultés de son fonctionnement...

15 voiries étroites débouchent sur cette artère, dont 12 en sens unique, constituant un maillage très serré nécessaire à la desserte interne de ce secteur densément bâti de Schiltigheim Sud Ouest. Du carrefour Jean Jaurès vers le carrefour Poilus - c'est à dire dans le sens Nord > Sud -, le tram circulerait en mixité totale (avec les voitures, les bus, les camions et les vélos). La longueur de ce site mixte est de 460 m. Dans le sens Sud > Nord le tram circulerait en site propre, sur une plate forme infranchissable, ce qui entraîne de fortes contraintes sur l'accessibilité des rues adjacentes.

Sur ce tronçon il est également impossible d'intégrer des emplacements de stationnement ou arrêts, ce qui posera des problèmes pour la desserte des riverains, les livraisons des commerces et les déménagements.

En conclusion, l'insertion du tram sur la route du Général de Gaulle aurait un impact sensible sur le fonctionnement de ce quartier Sud Ouest Malteries de Schiltigheim et sur le cadre de vie de ses habitants.

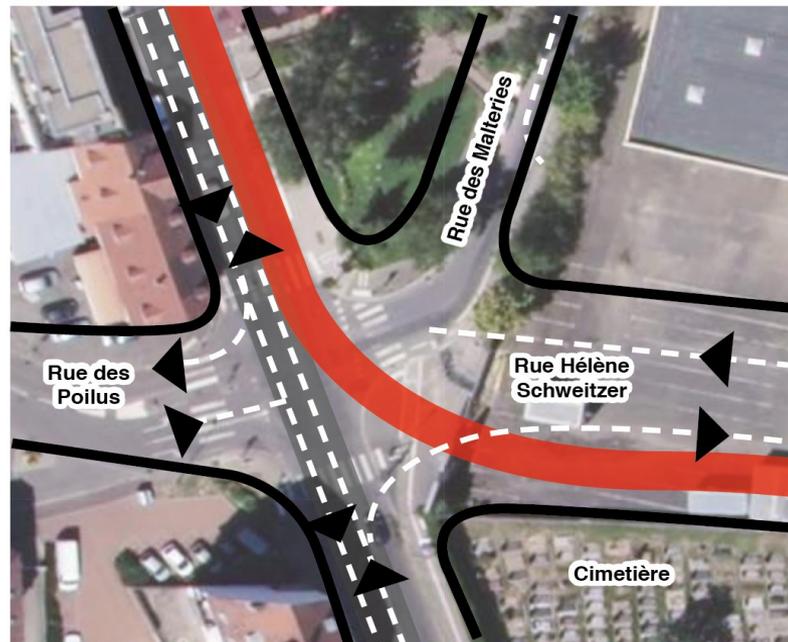
Par ailleurs, circulant sur de longs tronçons de plate forme en site mixte le tram ne bénéficierait pas des meilleures conditions d'exploitation en termes de régularité et de vitesse commerciale.

Aujourd'hui

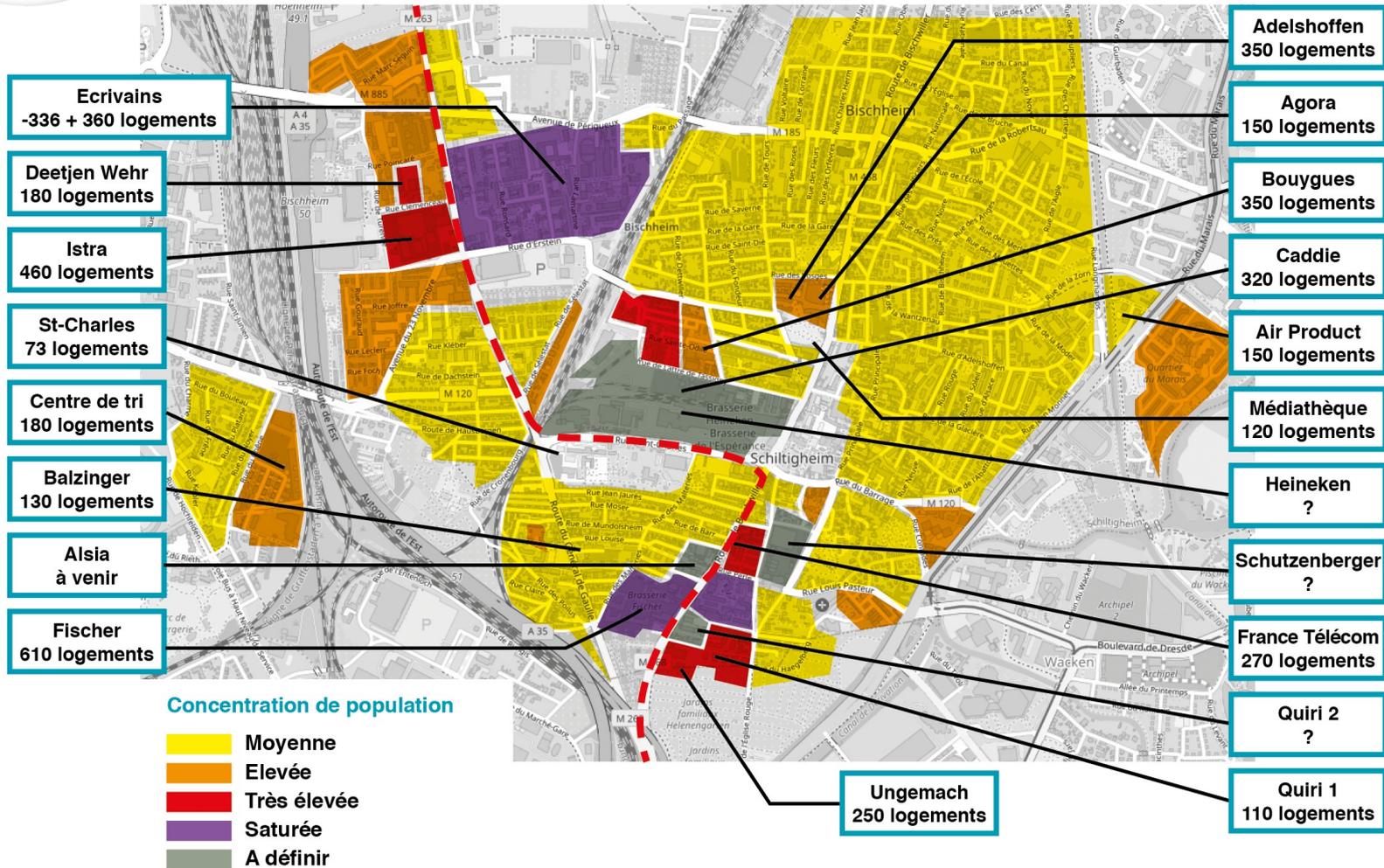


Il faut relever que sur cette intersection a été récemment raccordée la nouvelle voirie longeant le cimetière Ste-Hélène côté Nord (rue Hélène Schweitzer), qui fait de ce carrefour un carrefour à feux à 5 branches, dans la régulation duquel il serait difficile d'intégrer une priorité de passage tram.

Avec un croisement à 5 branches



Voitures / bus
 TRAM





TRACÉ MÉDIAN DU TRAM

UN PROJET PERTINENT ET AUDACIEUX

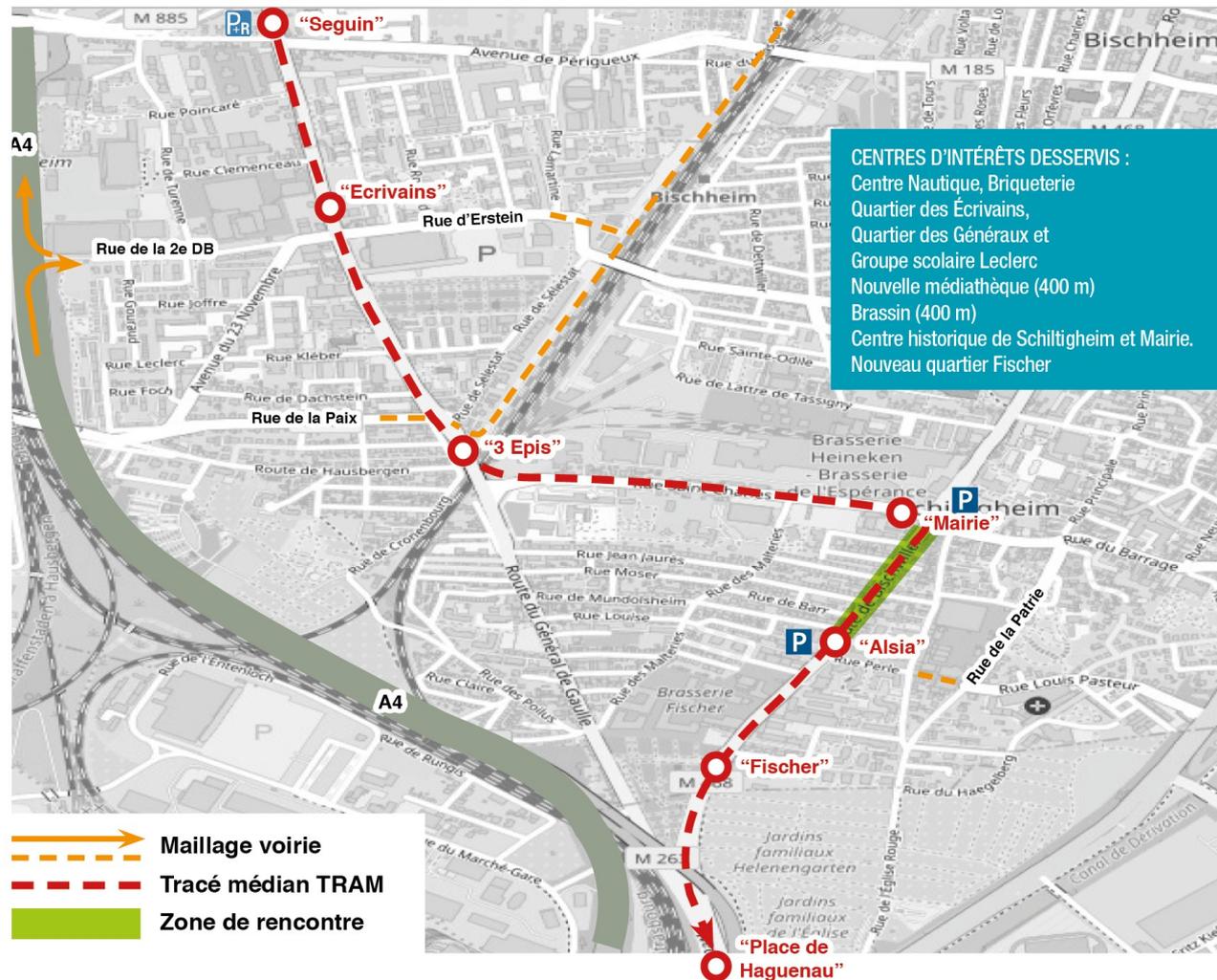
Une infrastructure Tram reliant
Strasbourg / Pont de Paris à
Bischheim / rue Burger via :

- les rues de Sébastopol, du Travail et de Bischwiller, puis la voie Est de la Place de Haguenau, à Strasbourg ;
- la route de Bischwiller, la rue St-Charles et la route du Général de Gaulle, à Schiltigheim ;
- la route de Brumath, à Bischheim, jusqu'au terminus « Georges Burger » (associé à un P+R et un pôle intermodal bus > tram), aurait une longueur de :
- 3,45 km entre Bischheim et la Place de Haguenau, parcourus en 9 min.,
- 4,4 km entre Bischheim et la station Homme de Fer, parcourus en 12 min.

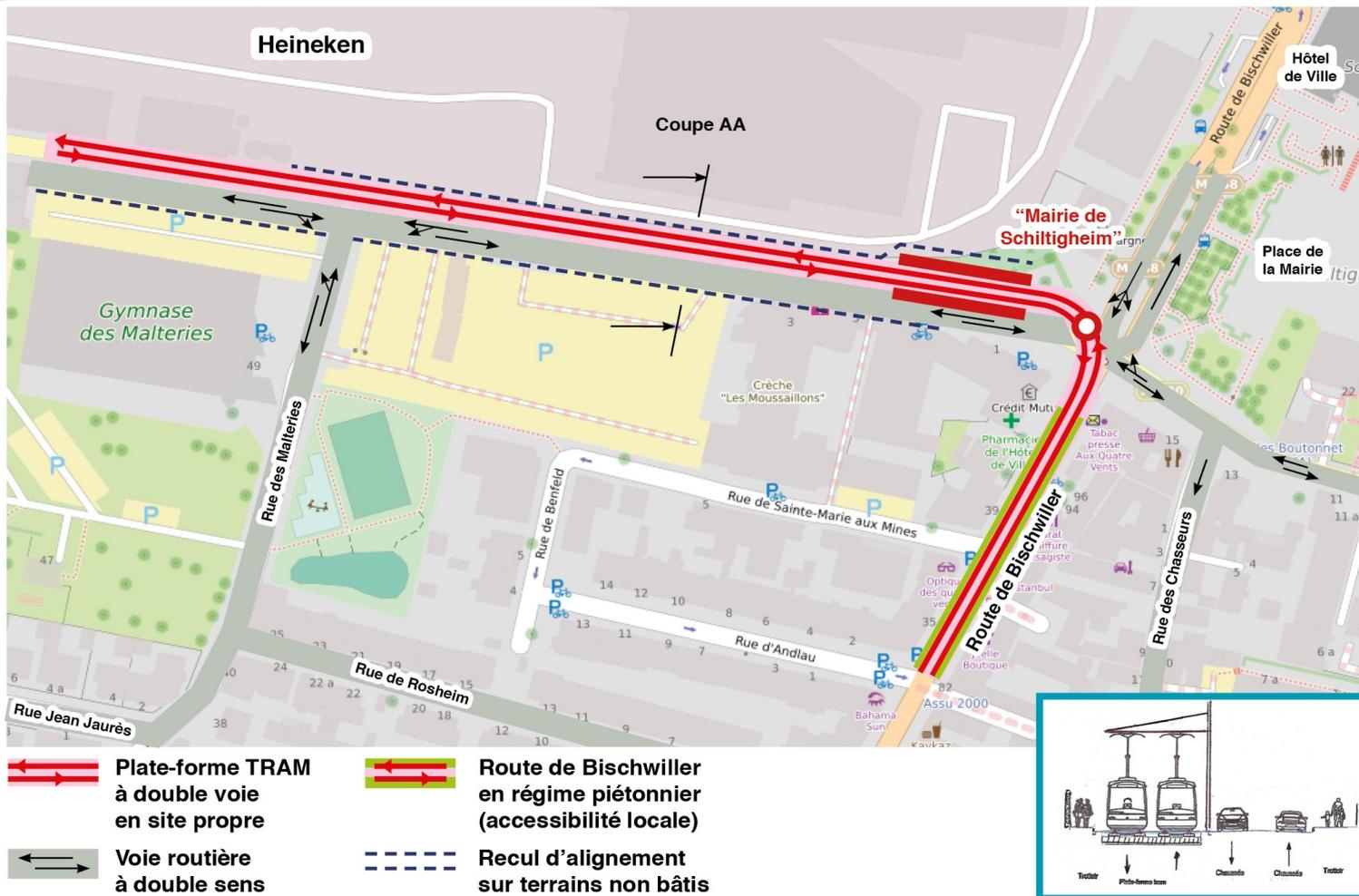
NB : l'infrastructure nouvelle à construire est de 4,1 km entre le pont de Paris et Bischheim.

Le temps de parcours entre la station « rue d'Erstein » (desservant la Cité des Écrivains) et la station « Hôtel de Ville » à Schiltigheim est de 3-4 min.

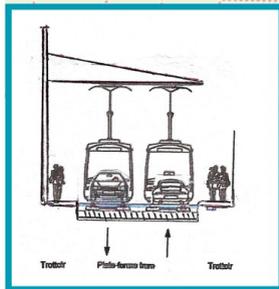
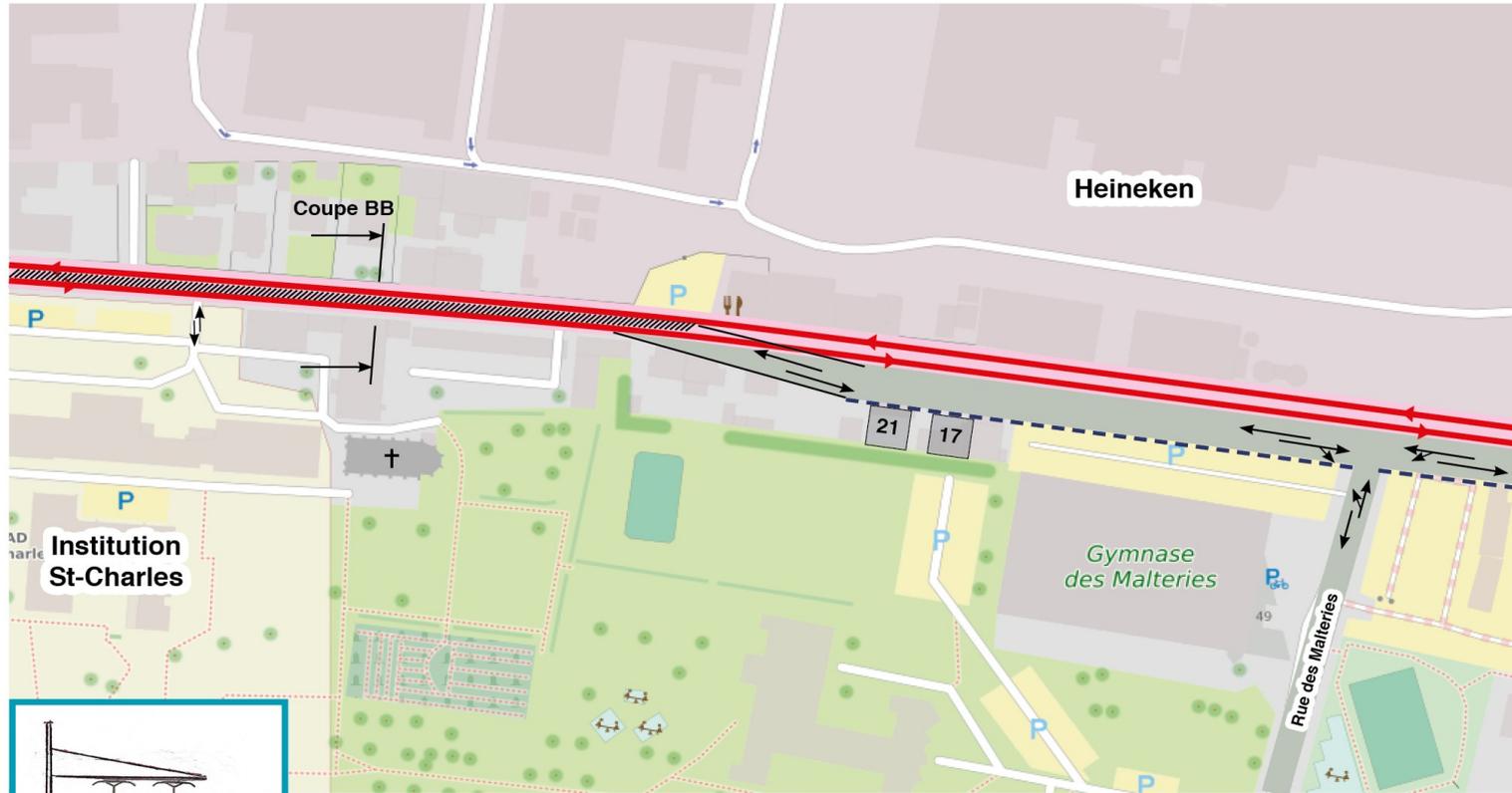
Contrairement aux autres variantes de tracé, ce tracé intermédiaire présente le grand avantage d'être à 94 % en site propre (= régularité du service et bonne vitesse commerciale >>> ATTRACTIVITÉ de cette desserte Tram).



TRACÉ MÉDIAN DU TRAM RUE ST-CHARLES / TRONÇON EST : INSERTION DE LA PLATE-FORME TRAM EN SITE PROPRE ET DE LA VOIRIE (= COUPE AA)



TRACÉ MÉDIAN DU TRAM RUE ST-CHARLES / TRONÇON CENTRAL : INSERTION DE LA PLATE-FORME TRAM AVEC MIXITÉ DE CIRCULATION (= COUPE BB)



-  Plate-forme TRAM mixité circulation tram + automobile
-  Recul d'alignement (démolition n° 17 et 21)

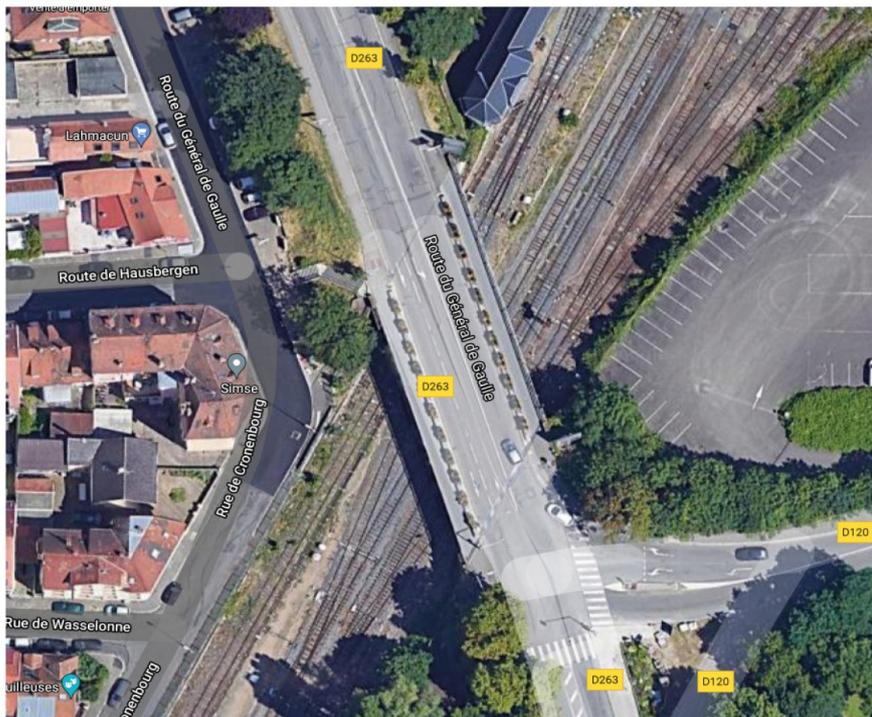


 Plate-forme TRAM à double voie en site propre

 Recul d'alignement sur terrains non bâtis

 Plate-forme tram mixité circulation tram + automobile

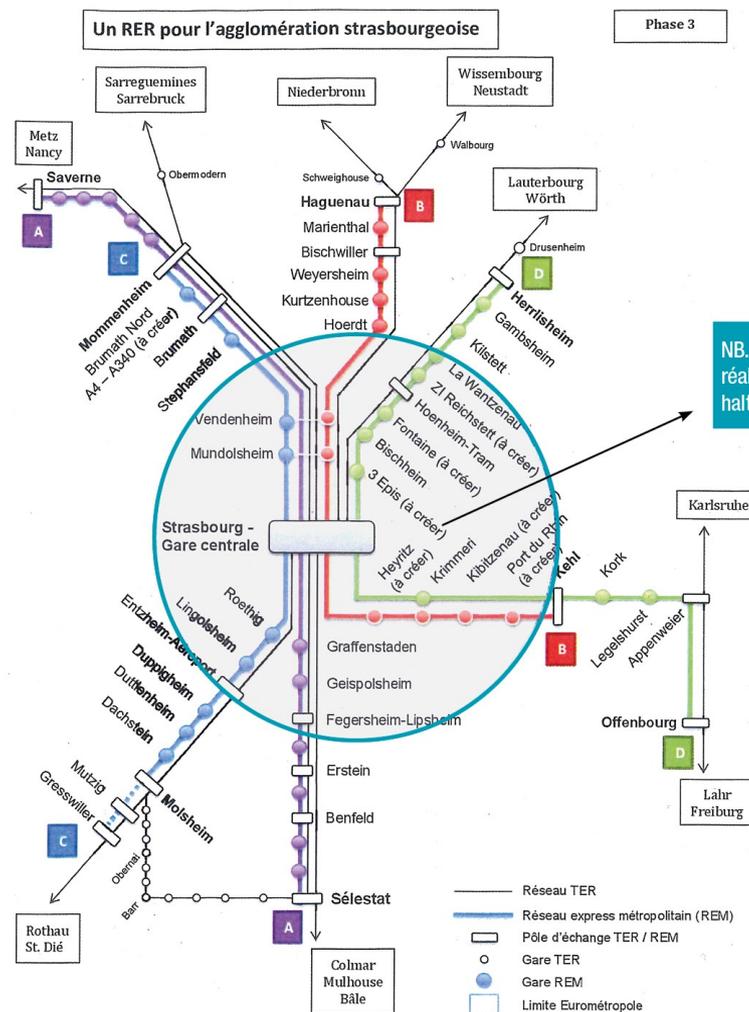
 Voie routière à double sens



Le franchissement des deux voies ferrées de la ligne SNCF “Strasbourg-Lauterbourg” est à étudier soit par un nouvel ouvrage accolé au pont routier existant, soit en passage souterrain.

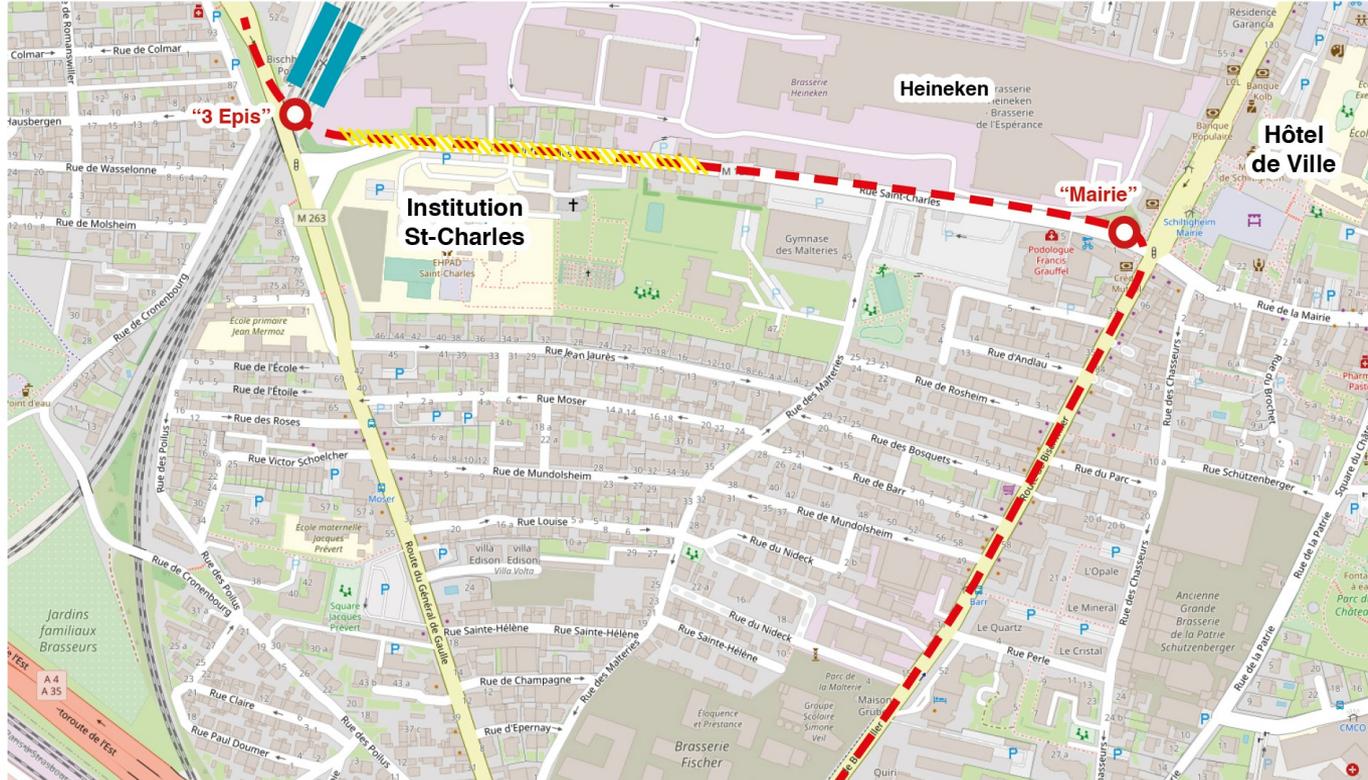


Sur le tronçon Est de la rue St-Charles, entre Route de Bischwiller et Gymnase, l'emprise peut être élargie pour implanter le tram en site propre.



NB. Le projet prévoit la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire "3 Epis"

Le franchissement des deux voies ferrées de la ligne SNCF "Strasbourg-Lauterbourg" est à étudier soit par un nouvel ouvrage accolé au pont routier existant, soit en passage souterrain.



- Future halte ferroviaire
- Tracé médian du tram
- Insertion urbaine à étudier finement (mixité d'usage de la plate-forme tram ou passage en tranchée couverte ou démolition de bâtis riverains)