

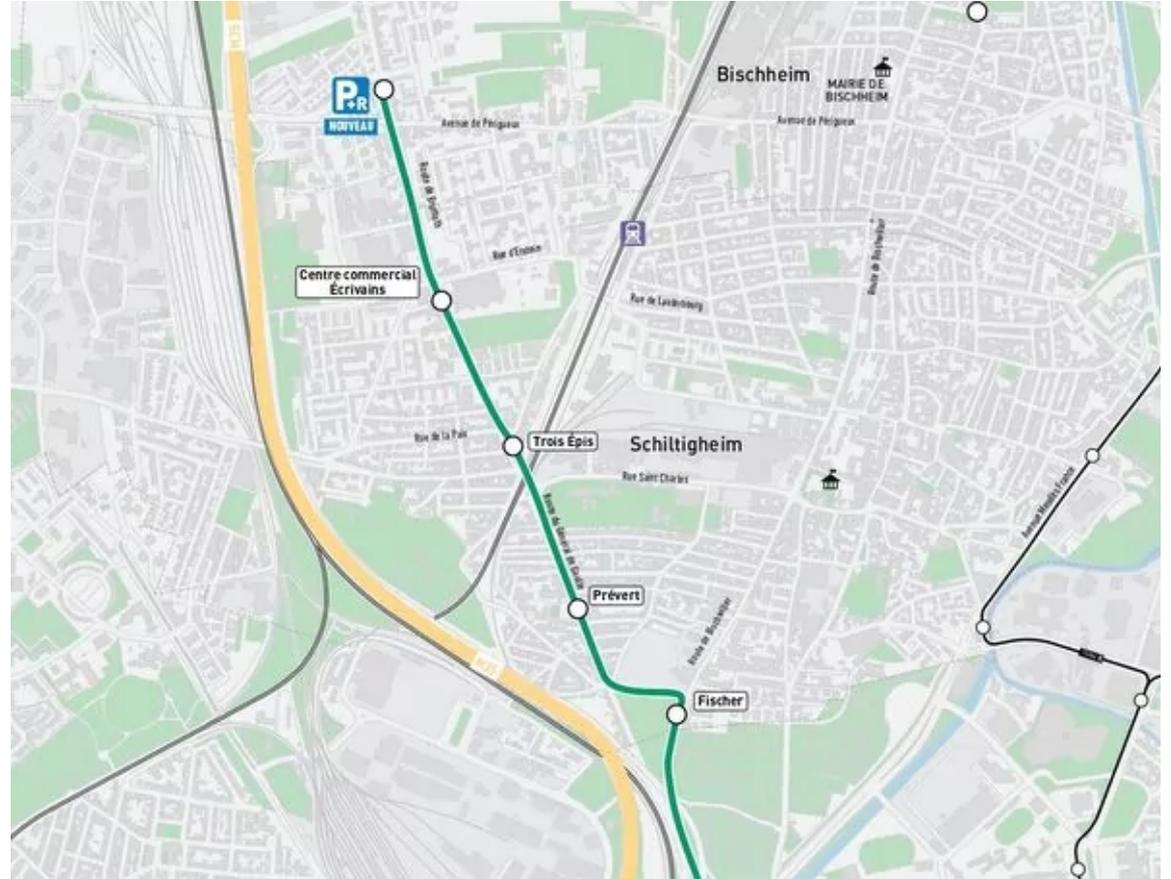


Réunion d'information du 7 mars 2024

*SOYEZ
LES BIENVENUS*

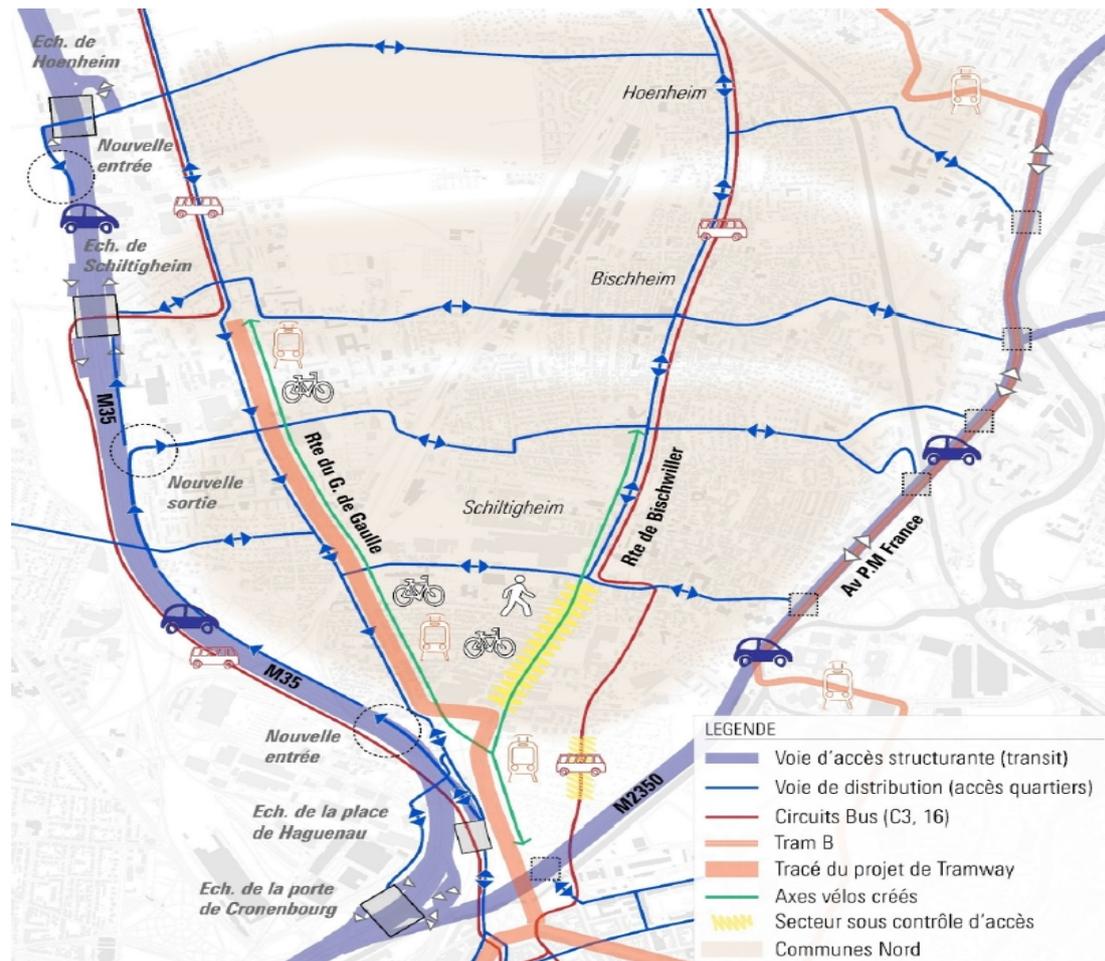
Projet Tram Actuel

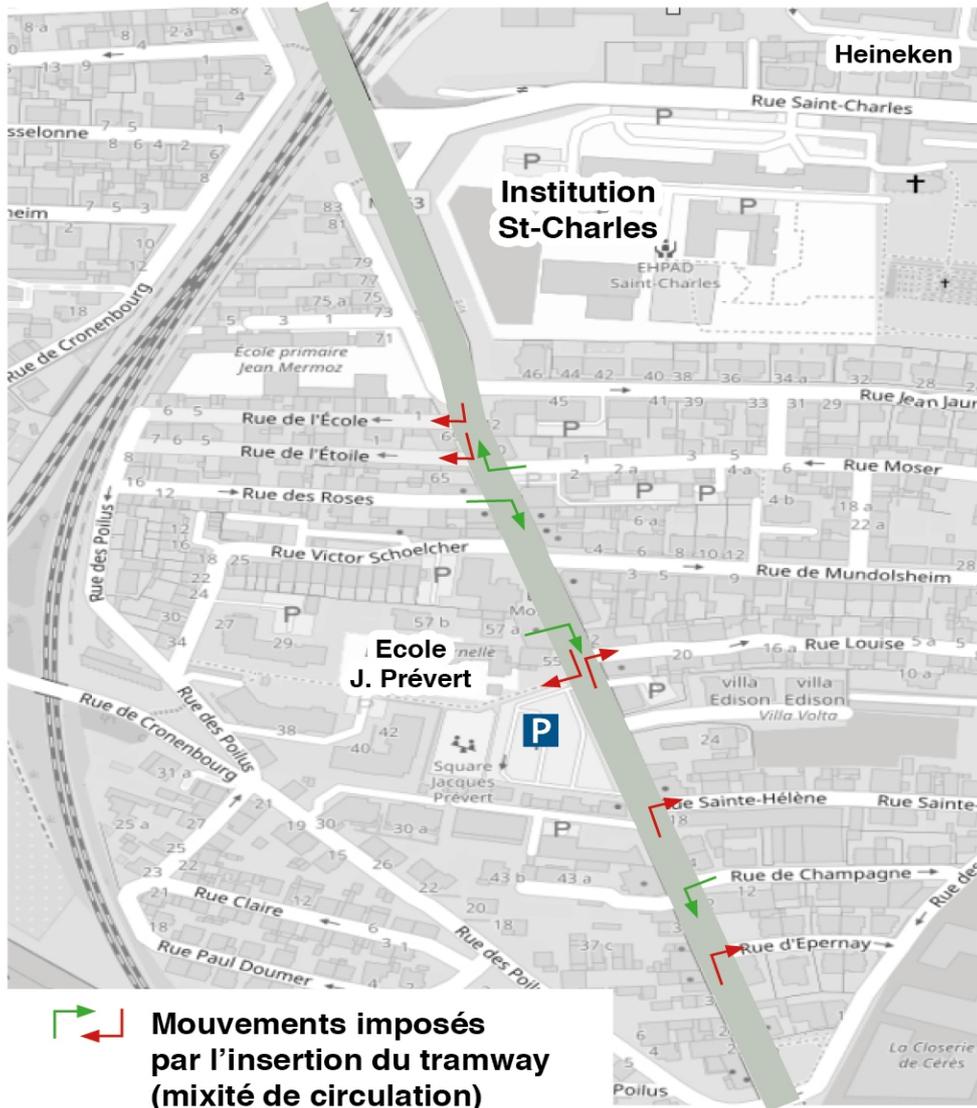
- Terminus et pas de multimodalité, site mixte sur 600 mètres
- faible vitesse d'exploitation,
- ne connecte pas les quartiers avec le centre ville
- ne dessert pas tous les centres d'intérêt
- couvre moins de population que les N4, N4a et N4b
- ne consacre pas le centre ville.



Projet Tram - Piétonisation Actuel

- ➔ assignation à résidence des habitants de l'Entrée Sud
- ➔ répercussion sur les Eurométropolitains en aval
- ➔ « évaporation » à 100 %
- ➔ sens unique
- ➔ Détours par la M35
- ➔ Plus de pollution et de la congestion,
- ➔ Report de circulation dans quartiers
- ➔ La création de 4 zones sous contrôle d'accès,
- ➔ Les détournements des lignes de bus C3 et une diminution du service de celles-ci





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.

Projet Tram - Piétonisation Actuel

La solution retenue et proposée au est problématique, notamment pour la gestion des cyclistes sur la rue Hélène Schweitzer, les investigations sont en cours, et l'Eurométropole négocie avec les services gestionnaires du cimetière, afin de trouver une solution permettant le passage du tram au-dessus de l'ossuaire, pour revenir à une solution d'insertion plus proche de la solution initiale.



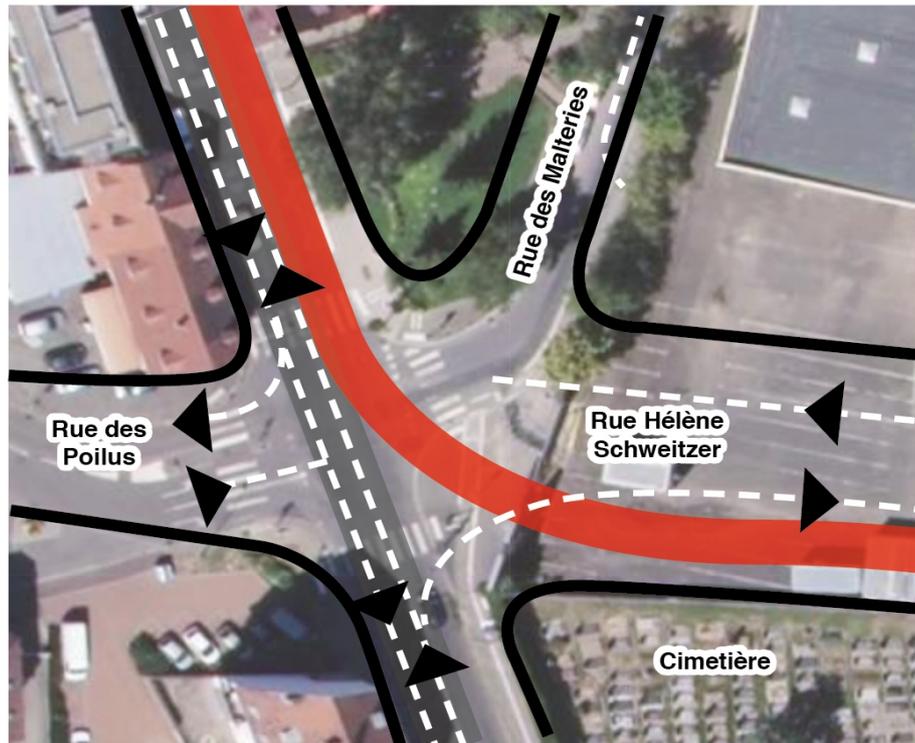
Projet Tram - Piétonisation Actuel

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

Le tram des Brasseries

Proposition de tracé alternatif au Tram Nord



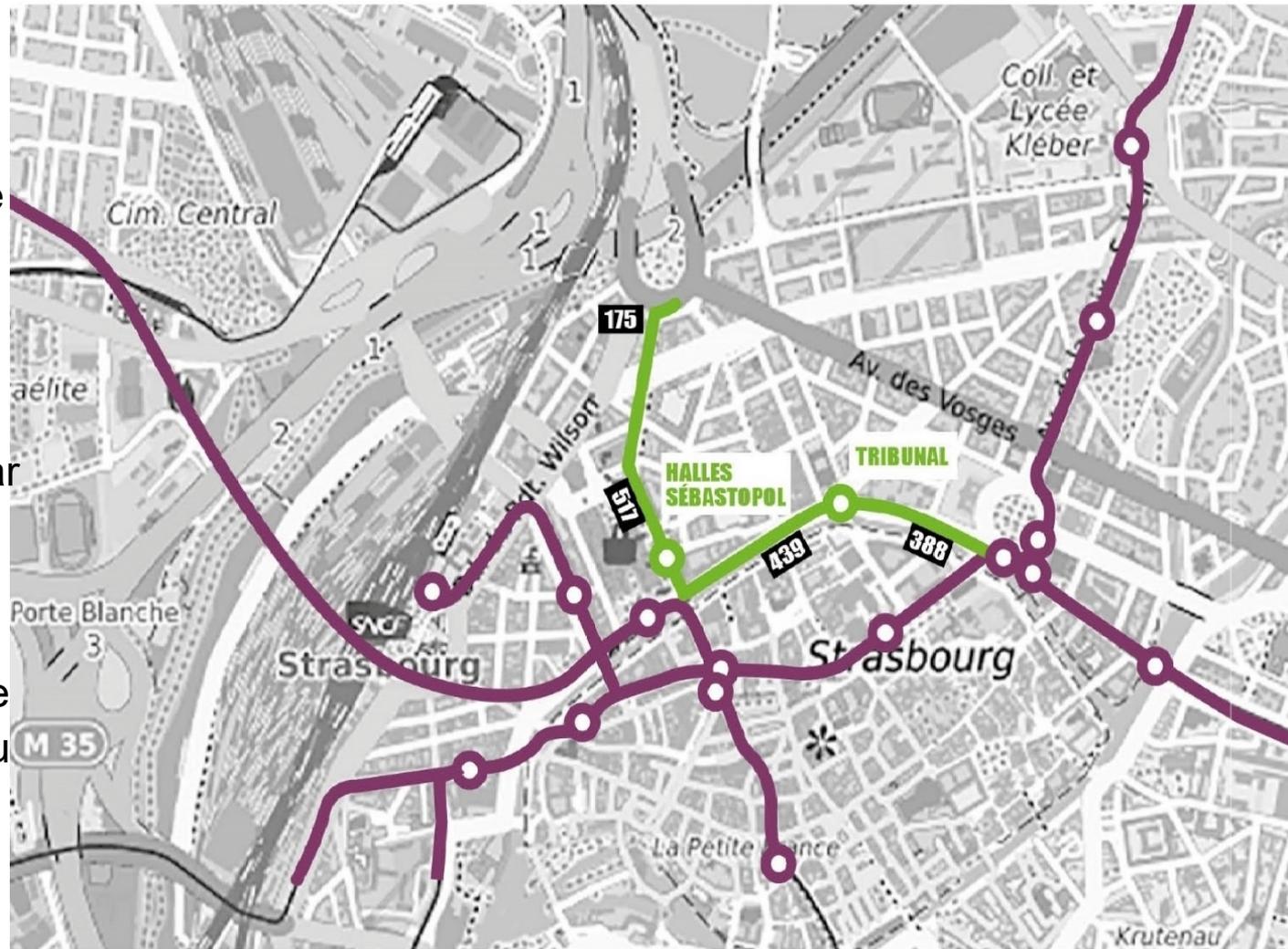
Tracé N4-C4 + variantes par Heineken

- ▶ tracé présenté et soutenu depuis mi 2021
- ▶ passage par Heineken change la donne
- ▶ pas une simple extension mais une ligne structurante du réseau
- ▶ facilite le report modal pour les usagers du Nord et leur accès à tout le réseau Tram
- ▶ comprend plusieurs hubs multimodaux dont une gare REME au centre de Schiltigheim
- ▶ permet un futur maillage avec la ligne B (Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim) 2^{ème} plus fréquentée,
- ▶ garantit possibilité de réaliser le tram des Boulevards Nord, amorce figurée sur Wilson



Le tracé C2-C4 dans Strasbourg

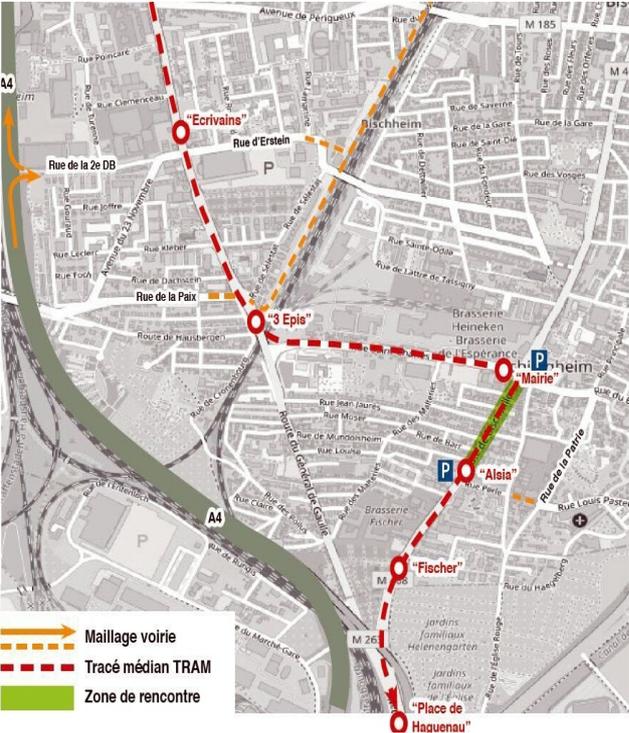
- ▶ passage de la nouvelle ligne rue du Travail et Boulevard Sébastopol pour éviter le point noir du croisement Wilson (3 lignes de tram, bus, circulation générale)
- ▶ connexion entre deux lignes: par C2 et C4 République-Tribunal-Halles - Gare Centrale
- ▶ liaison plus rapide à la Gare, accès court et direct au Centre Ville (sans le contour par Vosges) et au campus
- ▶ temps République-Gare réduit de moitié / Vosges – Place de Haguenau-Gare



— Tracé existant
— Tracé à créer

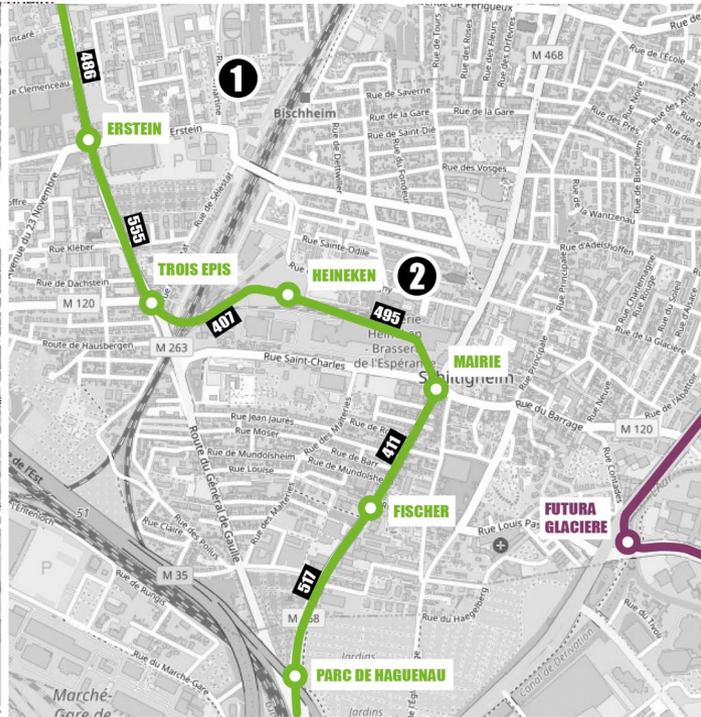
Un tracé de base N4 deux variantes passant par Heineken

N4



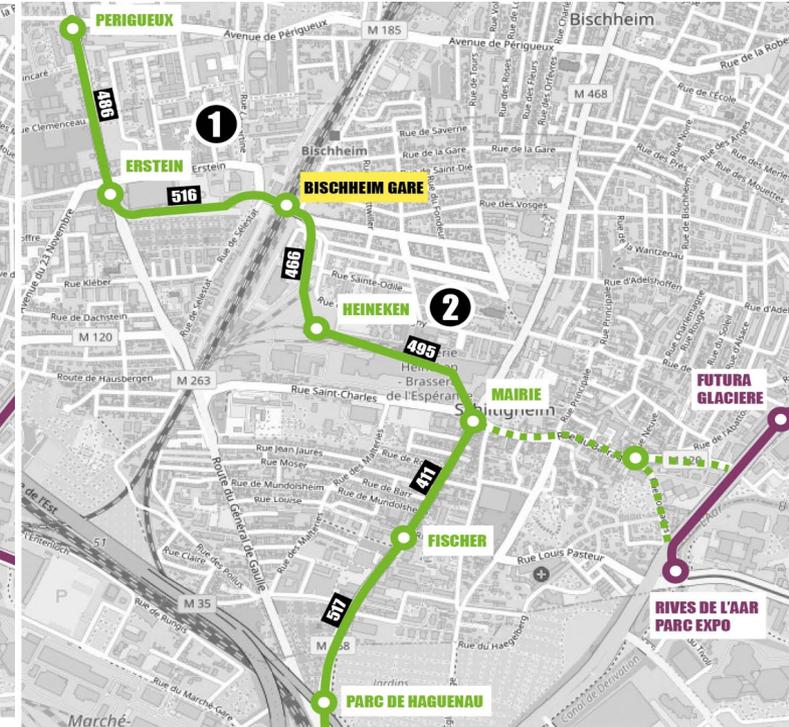
N4 : passage par pont St Charles
pont tram à construire

N4b



N4b : passage par Trois Epis
pont et gare à construire

N4a



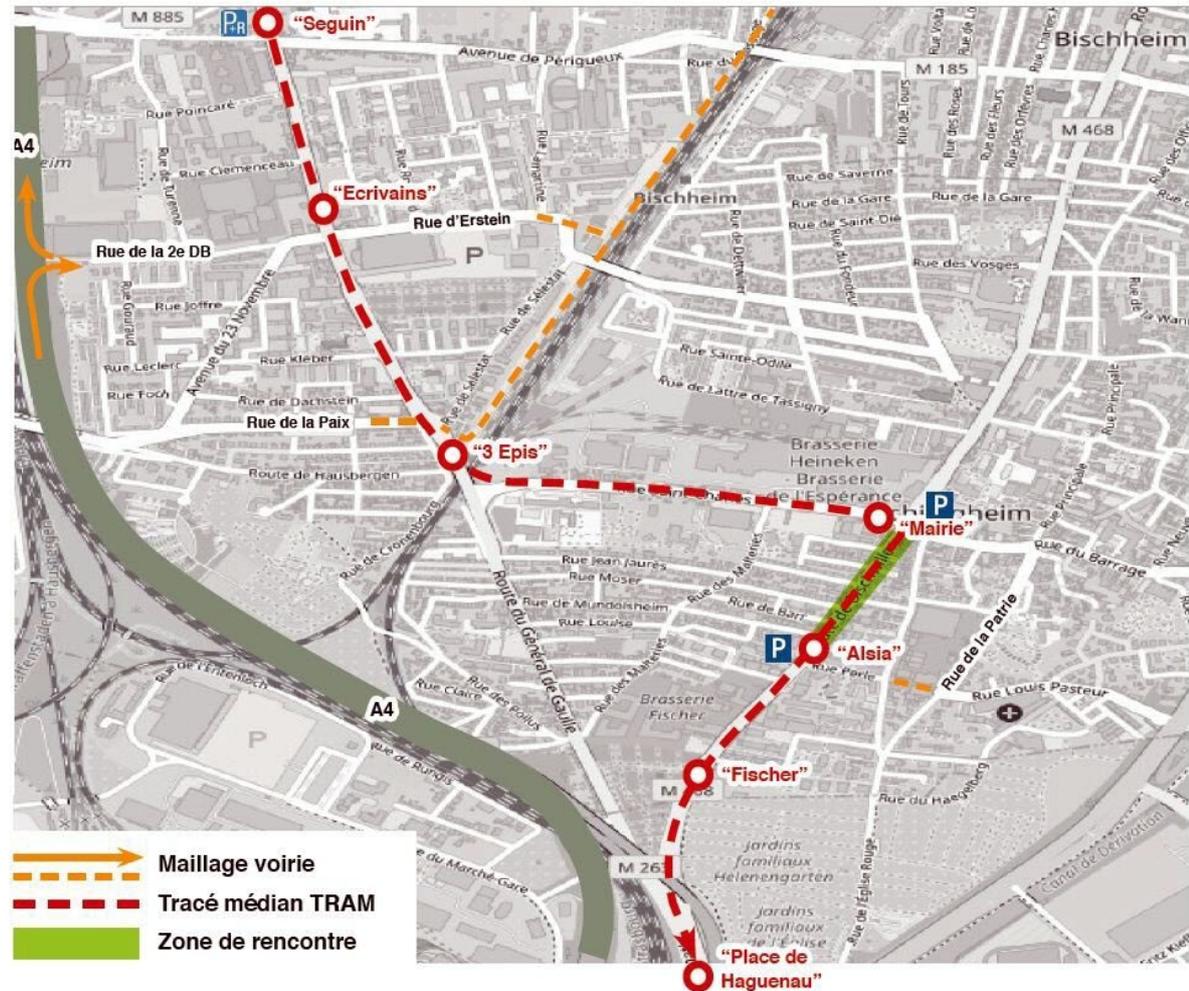
N4a : passage par pont Lauterbourg
gare de Bischheim

Les avantages du tracé N4 et ses variantes

- ▶ **potentiel** d'habitants et d'emplois desservis à 500 m **supérieur de 35 %** à celui du tracé N1, plus même avec l'urbanisation d'Heineken
- ▶ **site propre à double voie** = vitesse commerciale optimale et fiable plus de risque lié à la voie unique du tracé N1 sur 600m (retards, blocages...)
- ▶ desserte de deux quartiers prioritaires de la Ville, **la Cité des Écrivains et le quartier Sainte Odile**, au lieu d'un ; les habitants des Ecrivains seront connectés au CENTRE de LEUR COMMUNE en 5 minutes
- ▶ le **tramway sur la route de Bischwiller** / Sud aura un impact structurant pour la requalification de cette artère vitale de la centralité schillickoise ; et la communication avec Bischheim et Hœnheim
- ▶ tronçon Sud de la route du Gal de Gaulle et pont Saint Charles préservés.
- ▶ un **pont spécifique au tram** sera construit. Ainsi cohabitation assurée de tous les modes de déplacement en sécurité : piétons, cyclistes et véhicules particuliers
- ▶ le **site Heineken** (12 hectares) élargit le centre de Schiltigheim, et accueillera un véritable projet urbain, dans le respect des parties protégées

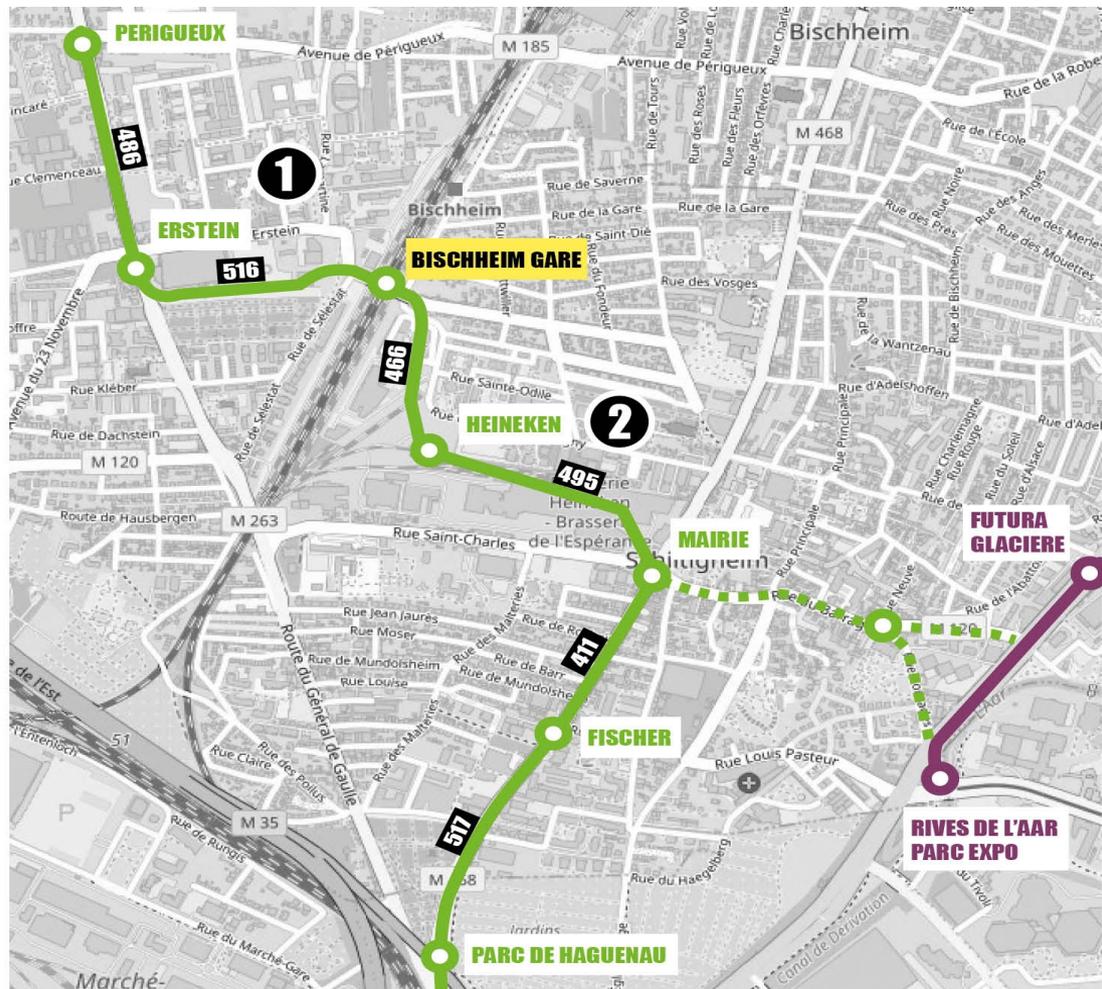
Le tracé de base N4

- ▶ Stations : Place de Haguenau, Fischer, (Alsia), Mairie, 3 Epis, Ecrivains/Erstein, Périgueux/Seguin
- ▶ Desserte directe du quartier des Malteries, désenclavées par la connexion entre les routes de Bischwiller et du Gal de Gaulle par la rue Hélène Schweitzer
- ▶ Possibilité de 2 parkings : au sud de la zone de rencontre sur le site Alsia et au Nord celui de la Mairie (aux extrémités de la zone de rencontre)
- ▶ Tracé identique au Tram Nord, à partir de 3 Epis mais largeur de plate-forme qui permet de maintenir un double sens de circulation et les pistes cyclables de part et d'autre



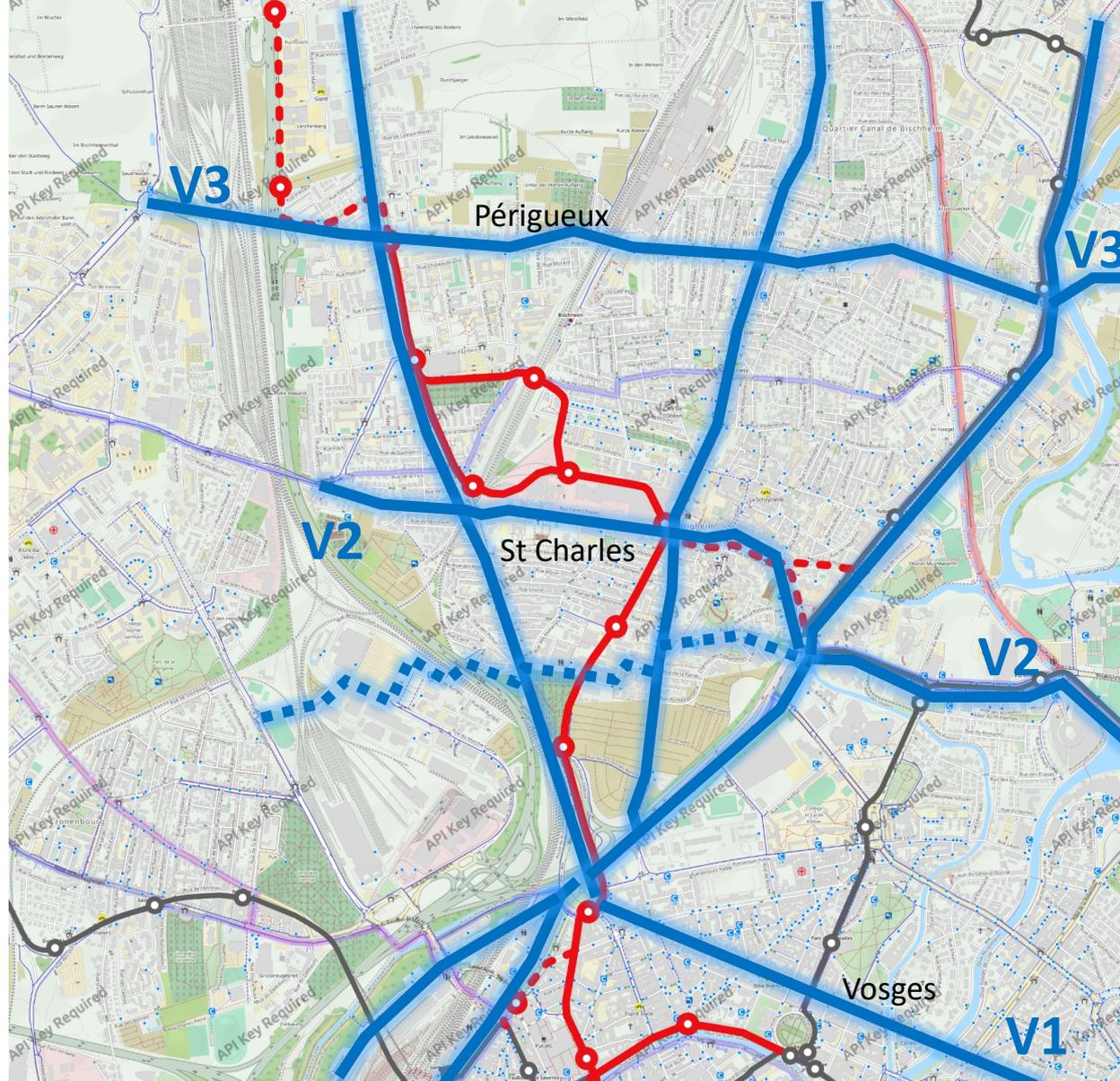
La variante N4a

- ▶ Identique à N4b jusqu'à station Heineken
- ▶ pont de Lauterbourg à améliorer ou pont tram à construire
- ▶ interface à aménager avec la gare de Bischheim
- ▶ connexion à la route du Gal de Gaulle à l'angle de la rue d'Erstein, au droit du Centre Commercial Leclerc
- ▶ dans le futur, intermodalité améliorée comme pour N4b par connexion aux lignes tram sur Mendès France à Futura-Glacière et Rives de l'Aar–Parc Expo
- ▶ par ce maillage la station Mairie devient un hub entre 2 ou 3 lignes de tram renforçant l'offre commerciale du réseau et son efficacité



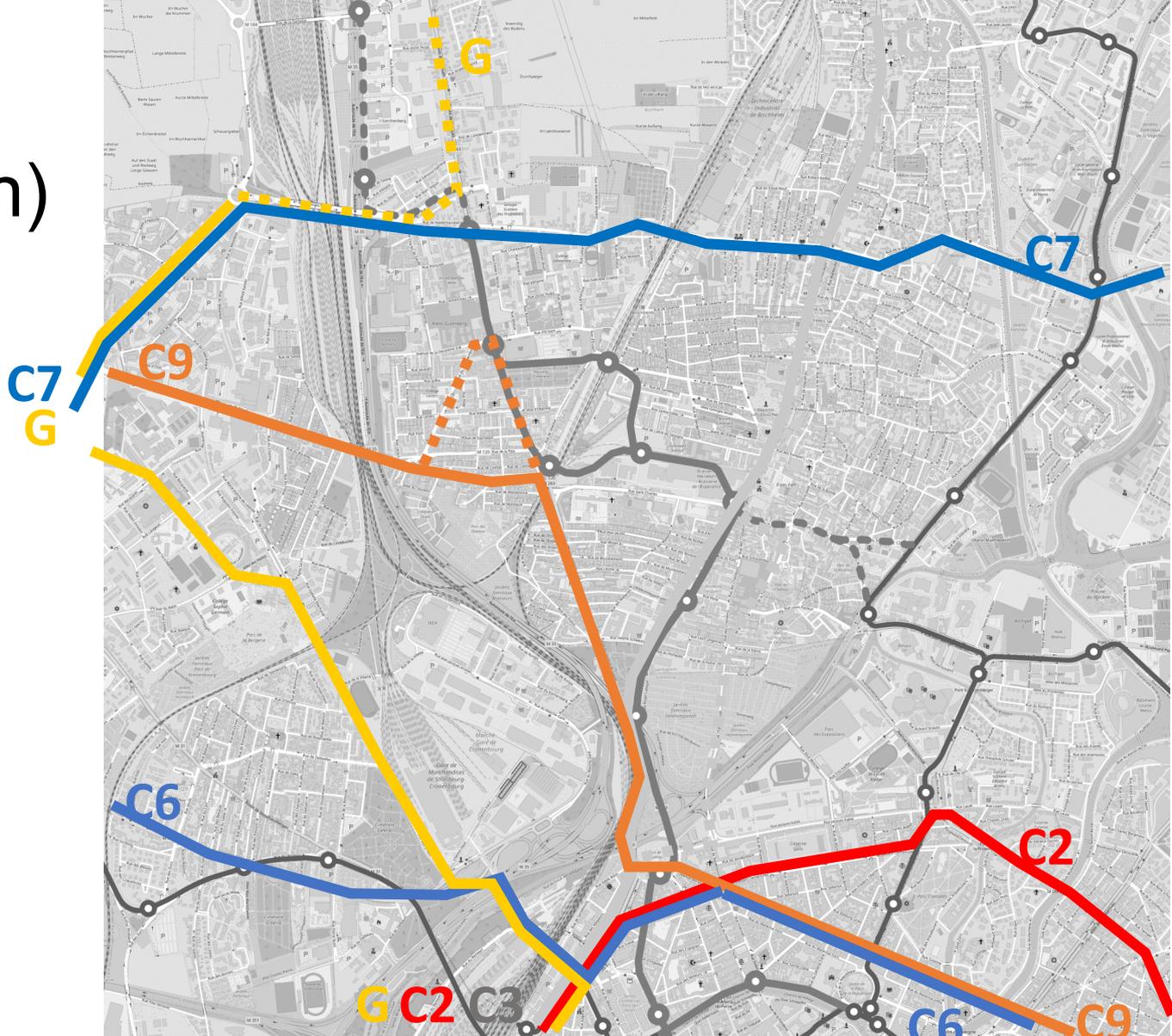
Réseau cyclable alternatif (proposition)

- ▶ **Tram Nord:** le plan de circulation reportant trafic Kablé vers rues de l'Eglise Rouge Patrie nuit à sécurité des cyclistes
- ▶ **Proposition alternative:** schéma cyclable sécurisé et continu de grande circulation
- ▶ composé de radiales et de transversales
- ▶ quadrillant l'ensemble de la commune et connectant tous ses quartiers
- ▶ nombreuses interconnexions avec réseaux Tram et Rues Périgueux



Réseau alternatif de bus (proposition)

- ▶ **Tram Nord:** déport des lignes L6 vers M35 et L3 vers rues de la Patrie et Eglise Rouge
- ▶ **Tracé Brasseries:** permet **maintien** desserte des bus sur Route Gal de Gaulle (C9) avec connexion aux quartiers ouest et sur Route de Bischwiller (C3 en gris)
- ▶ 1ère transversale Nord (C7) reliant les trois lignes radiales G, C9 et C3
- ▶ 2^{ème} transversale médiane associant bus C9 et tram
- ▶ jonction des radiales aux transversales C6 (avenue des Vosges) et C2



Terminus

Bischheim

- ▶ **Tram Nord: choix d'abandon** du terminus Bischheim transféré à 1km sur P+R BHNS G, plus de prolongement vers Hausbergen
- ▶ **pas de report modal vers le tram**, les conducteurs prendront le BHNS, intermodalité en échec
- ▶ **Terminus alternatif: Bischheim avec P+R**, bien connecté à M35 plutôt que choix de bretelle autoroutière
- ▶ **possibilité de prolonger vers Hausbergen** pour les communes de Mundolsheim, Souffelweyersheim, Niederhausbergen et Vendenheim
- ▶ bonne connexion à la M35 et interconnexion possible au REME si gare à E3
- ▶ véhicules captés à la source plutôt que repoussés sur M35 et voies étroites internes aux quartiers.



L'intermodalité devient une caractéristique de ce tram de l'avenir



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



association reconnue d'utilité publique

10 a rue Louise

67300 Schiltigheim

06 78 18 43 03

association@colschick.org

colschick.org

Facebook