



Réunion d'information



La Neustadt Apaisée

01/10/2024

Programme

Point sur Enquête publique et planning

Comment participer à l'enquête publique ?

Quelles thématiques utiliser

- Tracé
- Environnement
- Economique
- PLUi

Comment sont analysées les Avis ?

Recours possibles

Echanges - Questions

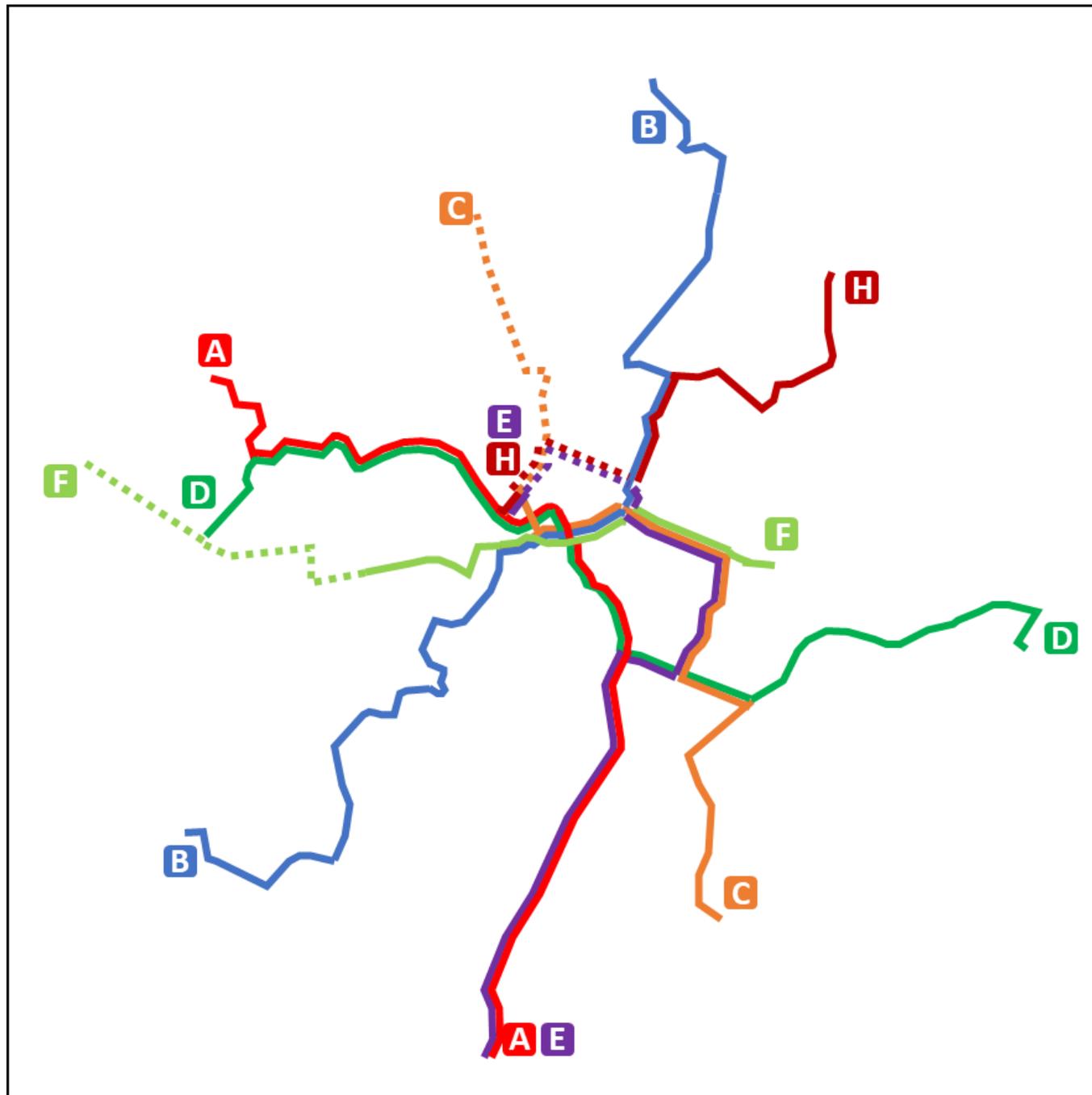
Projet de réseau EMS:

La ligne C :

route du Gal de Gaulle, rue Hélène Schweitzer, Place de Haguenau, axe Wissembourg-Wilson, Faubourg de Saverne, Homme de Fer, Broglie, République vers Neudorf et Neuhof.

Points noirs :

- 600 m de voie unique
- 3 voies tram rue de Wissembourg
- saturation du carrefour Wilson-Wodli
- traversée Homme de Fer



Planning



Notre objectif :

- Que le poids et le nombre d'avis argumentés obligent à rallonger la prise de décision
- Que la commission d'enquête demande la prolongation de l'enquête
- Qu'elle retoque fortement voire ne valide pas l'utilité publique du projet
- Construire une base juridique pour les recours

Comment participer à l'enquête publique ?

- Mail : enquete-publique-tram-nord@registre-dematerialise.fr (avec copie le collectif de votre choix, la.neustadt.apaisee@gmail.com par exemple)
- Sur le site registre-enquete-publique-tram-nord.fr , rubrique Contribuez, en mode anonyme ou nominatif
- Par courrier ou sur le registre au centre administratif

Quels types d'arguments sont recevables ?

Des contributions peuvent être rejetées si elles utilisent des arguments hors sujet de l'enquête publique

Il faut donc que les arguments portent sur :

- La modification du PLUi
- L'impact économique
- L'impact environnemental (pollutions aérienne et sonore par exemple)
- Le périmètre d'utilité publique, en résumé du tracé du tram

Arguments Concernant l'enquête publique PLUi

- Le PLUi a été construit pendant 4 ans de 2012 à 2016 en associant les 33 communes,. C'est un document stratégique contraignant pour garantir l'intérêt général. On a ici une inversion de logique comme le projet ne respecte pas les textes, on change les textes. C'est dangereux et cela remet en cause l'équilibre global.
- C'est une **artère de circulation indispensable** à la vie quotidienne et économique de l'Eurométropole. **Strasbourg deviendrait quasiment inaccessible**. L'avenue des Vosges est rétrogradée de 2 à 3 niveaux.
- La fermeture par accès sous contrôle, comme sur une voie piétonne, de l'avenue des Vosges **compliquera l'accès aux soins et services** de milliers de personnes. De nombreux professionnels de santé, artisans et commerçants pourraient devoir quitter le secteur.
- Les **acteurs économiques n'ont pas été associés**.
- La fermeture de l'avenue des Vosges **compliquera la capacité d'intervention des services de secours** et de sécurité.

Arguments Concernant l'enquête publique PLUi (2)

- La mise sous accès contrôlé de l'avenue des Vosges **n'est pas incontournable et indispensable pour améliorer la desserte** en transports en commun du quartier européen et du nord de l'agglomération, au contraire.
- La piétonisation de l'avenue des Vosges **entraînerait des reports de circulation de milliers de voitures** dans l'ensemble des quartiers environnants et augmentera les bouchons et donc la pollution.
- **Les résultats de la concertation PLUi ont été cachés** : pas de rapport officiel sur les 1300 contributions, à 95% négatives selon les élus qui les ont consultés.
- **Aucune étude d'impact sérieuse n'a été transmise** sur l'évolution du trafic et nul ne peut croire à l'évaporation de 19 000 voitures par jour. Elles sont incohérentes.
- Les habitants de l'avenue des Vosges seront **privés de la totalité du stationnement** sur l'avenue et ne pourront plus accéder à proximité de leurs logements, avec de lourdes conséquences pour les personnes âgées et à mobilité réduite, pour les familles ou les personnes fragiles et isolées.
- **Le coût de stationnement** va exploser : 90 € par mois sur le parking Kablé, contre 40€

La modification du PLUI : 97% se sont exprimés contre

Le déclassement des voies essentielles pour les entrées et sorties de Strasbourg et les échanges inter-quartiers les fait passer de voies structurantes d'agglomération à voies piétonnes, pas même voies de distribution ou de desserte enfermant ainsi les quartiers sur eux-mêmes.

Les modifications apportées à la hiérarchisation des voies sont destinées à rendre ces changements irréversibles.

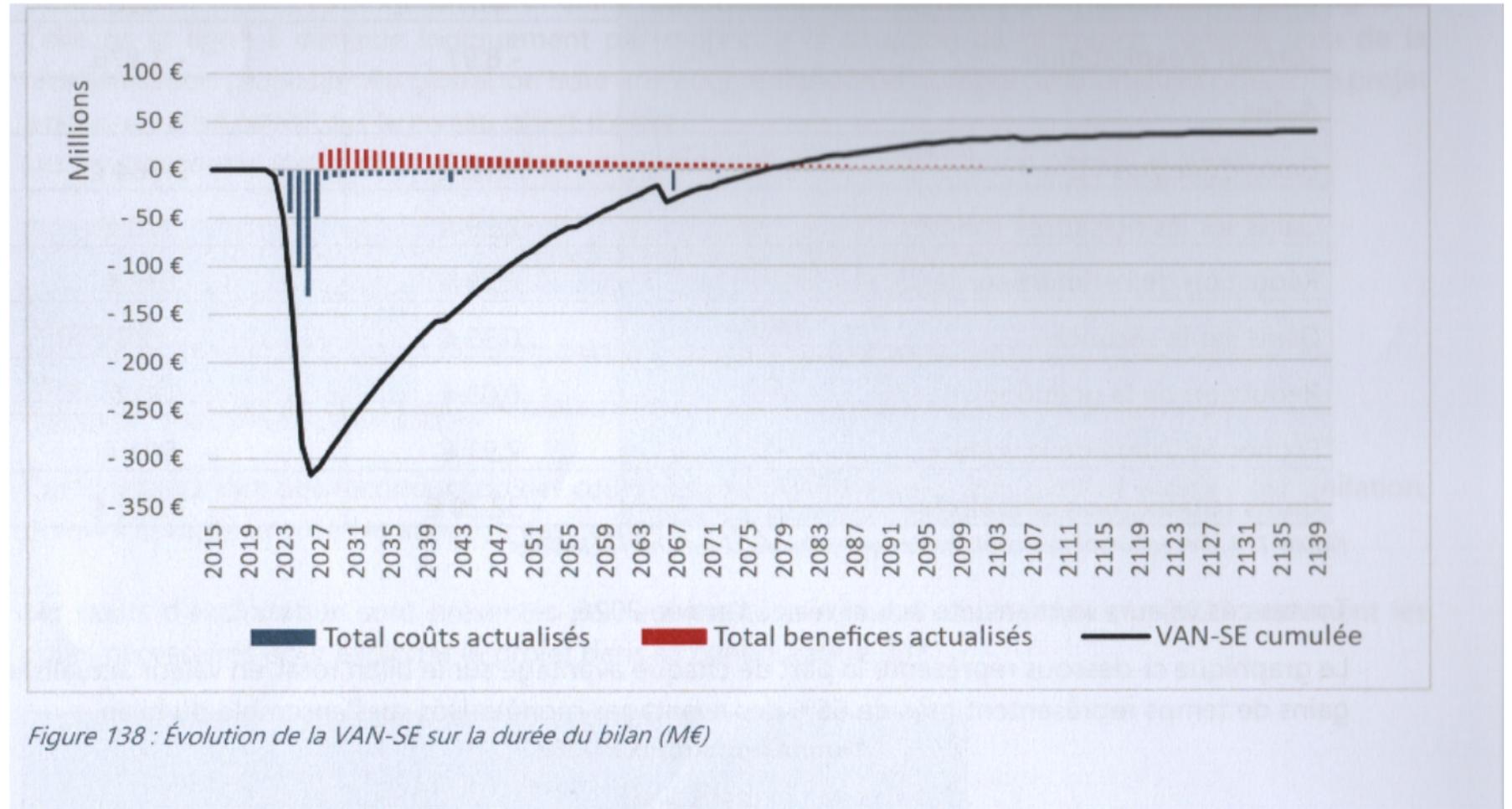
Place de Haguenau	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Avenue des Vosges	Structurant d'agglomération	Voie de desserte jusqu'à l'avenue de la Paix
Rue de Wissembourg	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Rue de Bischwiller	Axe de distribution	Structurant d'agglomération
Bd Poincaré	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Bd Clemenceau	Axe de distribution	Axe de distribution
Rue Fritz Kieffer	Desserte	Axe de distribution
Rue Alice Mosnier	Desserte	Axe de distribution
Rue de l'Église Rouge	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Bd Wilson	Structurant d'agglomération	Axe de distribution jusqu'à la rue Georges Wodli
Rue du Rempart	Structurant d'agglomération	Axe de distribution
Début de la rue Jacques Kablé et carrefour Église Rouge	Structurant d'agglomération	Desserte
Rue Jacques Kablé depuis Eglise Rouge jusqu'à Avenue de la Paix	Axe de distribution	Axe de distribution
Route de Bischwiller Sud	Axe de distribution	voie de desserte
Avenue de Périgueux	Structurant d'agglomération	Structurant d'agglomération
Route de Bischwiller depuis le cimetière jusqu'à la rue Périgueux	Axe de distribution	Desserte entre la rue Helene Schweitzer et la rue Saint Charles puis Axe de distribution
Route du général de Gaulle jusqu'à l'avenue de Périgueux	Axe de distribution	Axe de distribution
Rue Saint Charles	Axe de distribution	Axe de distribution
Avenue de la 2eme Division Blindée	Desserte	Axe de distribution
Rue de Niederhausbergen	Structurant d'agglomération	Voie de desserte

Arguments sur impact économique

- Attractivité du territoire, des quartiers impactés
- Délocalisation de certaines activités : cabinets médicaux, PME
- Impact sur budget CTS, qui se retrouve à piloter l'opération : risque sur sa capacité d'investissement, sur les coûts de fonctionnement
- Réduction de la capacité économique de l'Eurométropole, pour d'autres projets structurants nécessaires comme le prolongement de la ligne Neuhof
- 268 M€ avant dépassement, 310M€ avec opérations connexes, pour 4 km de tram et un service dégradé : du jamais –vu !
- Etre obligé de calculer une rentabilité à 120 ans pour dépasser les 4% de TRI, c'est dire que ce projet se fait à perte pour la collectivité

Un rapport coût/bénéfice neutre à partir de 2080

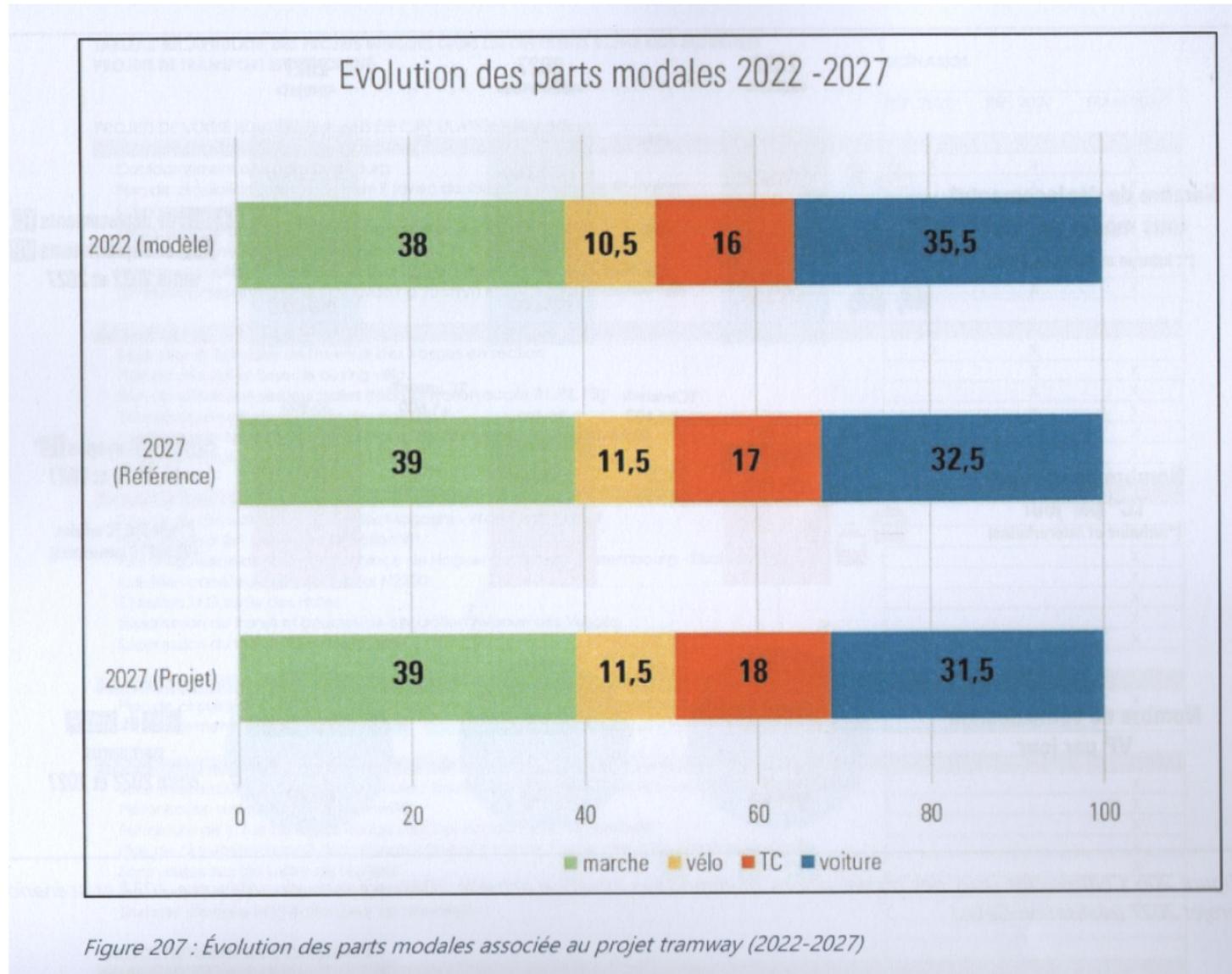
Un coût provisoire de 268 Millions d'euros qui gage les capacités d'investissement ultérieures pour un tracé qui remet en cause la ligne des boulevards par la place de Bordeaux jusqu'au boulevard d'Anvers



Arguments sur impact Environnemental

- Très faible décroissance du volume global du trafic routier : -4%
- Transfert modal dû au projet de Tram Nord : 1 point seulement !
- Quelle réponse aux habitants des rue de Wissembourg, Bd Wilson, qui ont des rues étroites et vont subir des nuisances sonores dues aux trams, de 4h à minuit ?
- Quelle réponse à ceux qui vont subir les nouveaux engorgements créés ? Bd Poincaré, Wilson, rue de Wissembourg, rue Jacques Kablé, bd Wilson ?
- La place de Bordeaux va subir des bouchons encore plus importants, et donc les habitants auront un environnement sonore et pollution encore dégradé

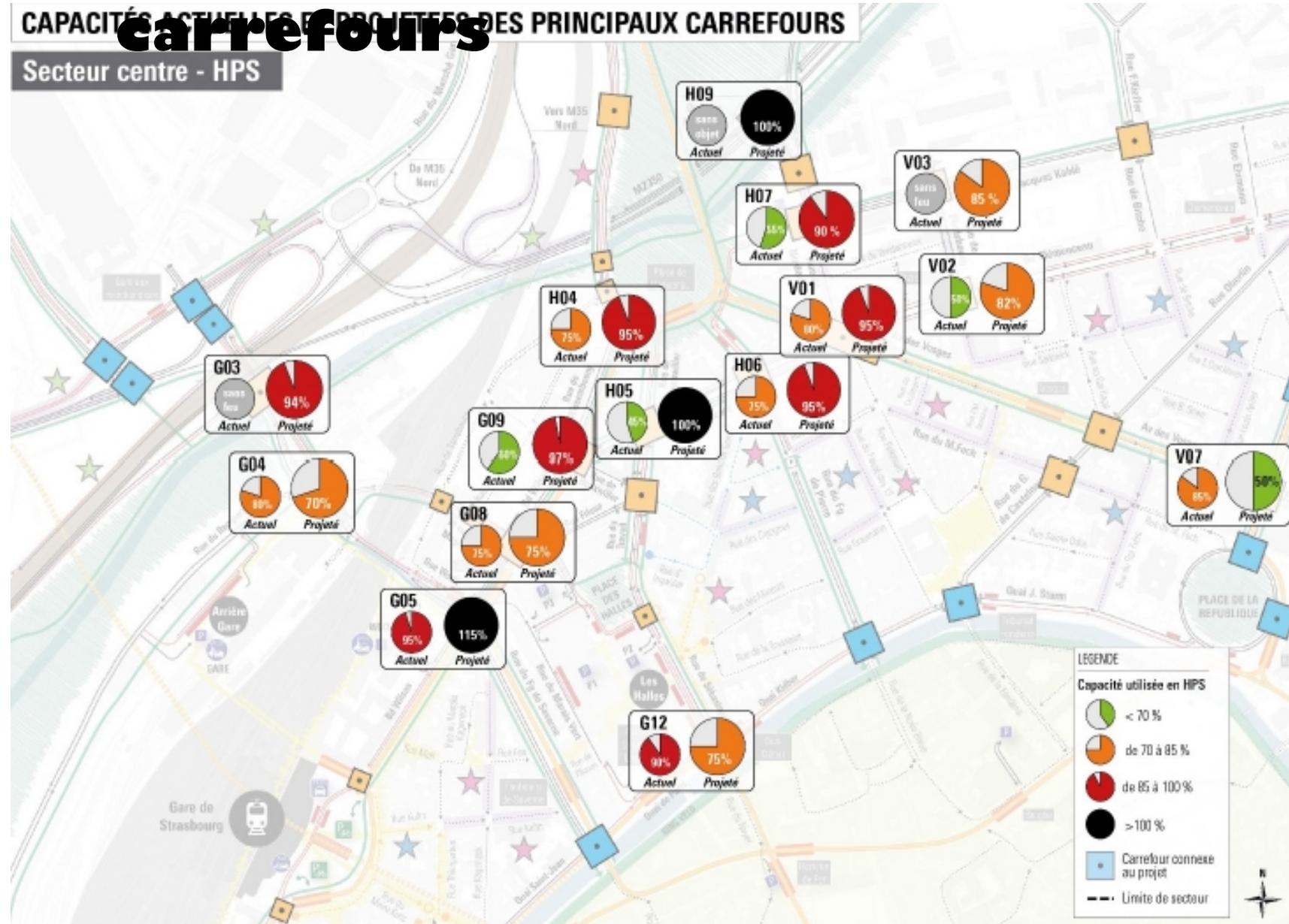
1% de transfert de la voiture vers le tram



Points noirs :

- le croisement Bd Wilson avec la surcharge rue Wodli et rue de Bischwiller,
- les Halles où il a fallu prévoir la réouverture partielle du tunnel et un usage dans les deux sens de la trémie pour pouvoir écouler le trafic des bus,
- les entrées sorties Place de Haguenau et la M2350 avec le nouveau carrefour de l'Église Rouge

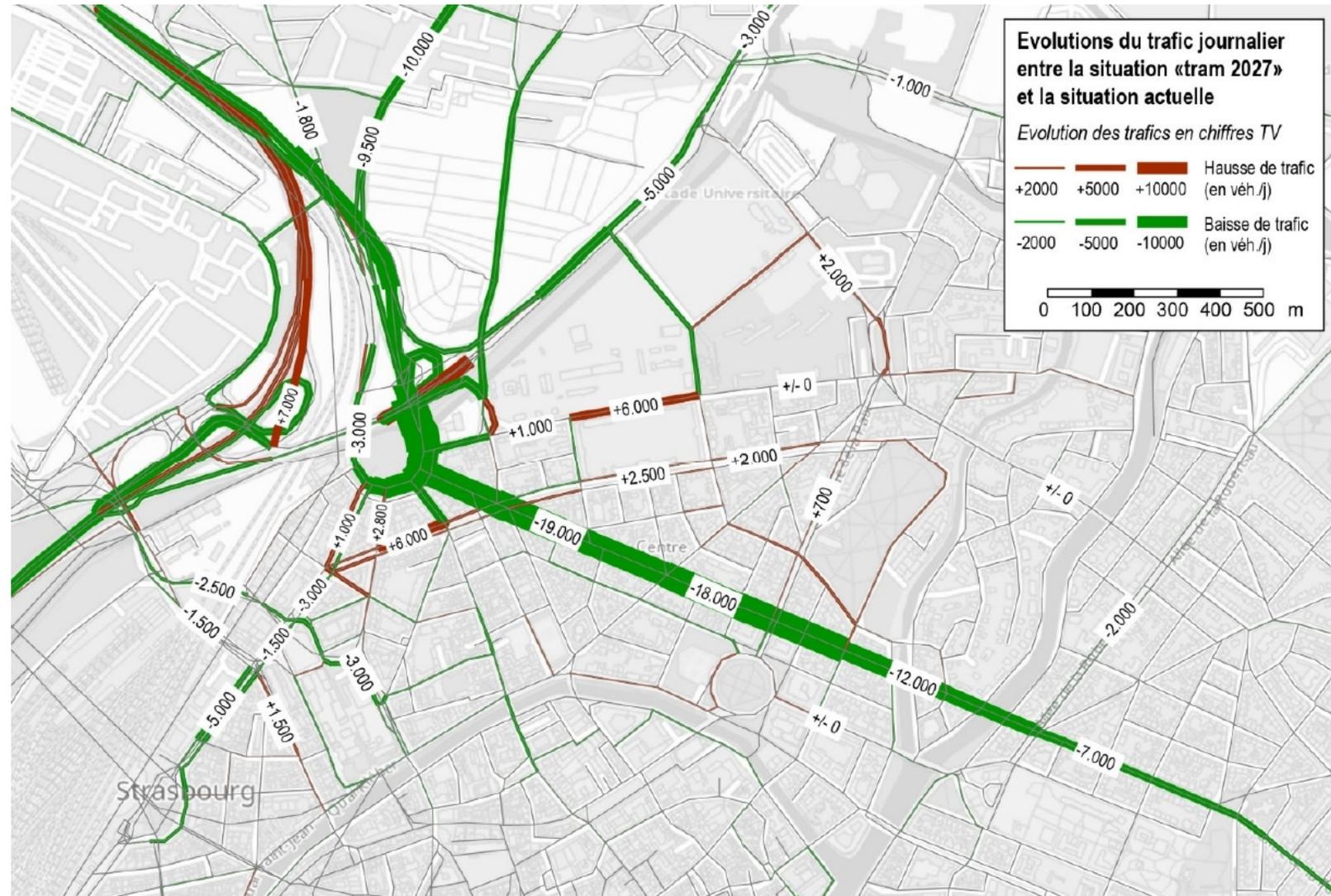
Reports de trafic sur les carrefours



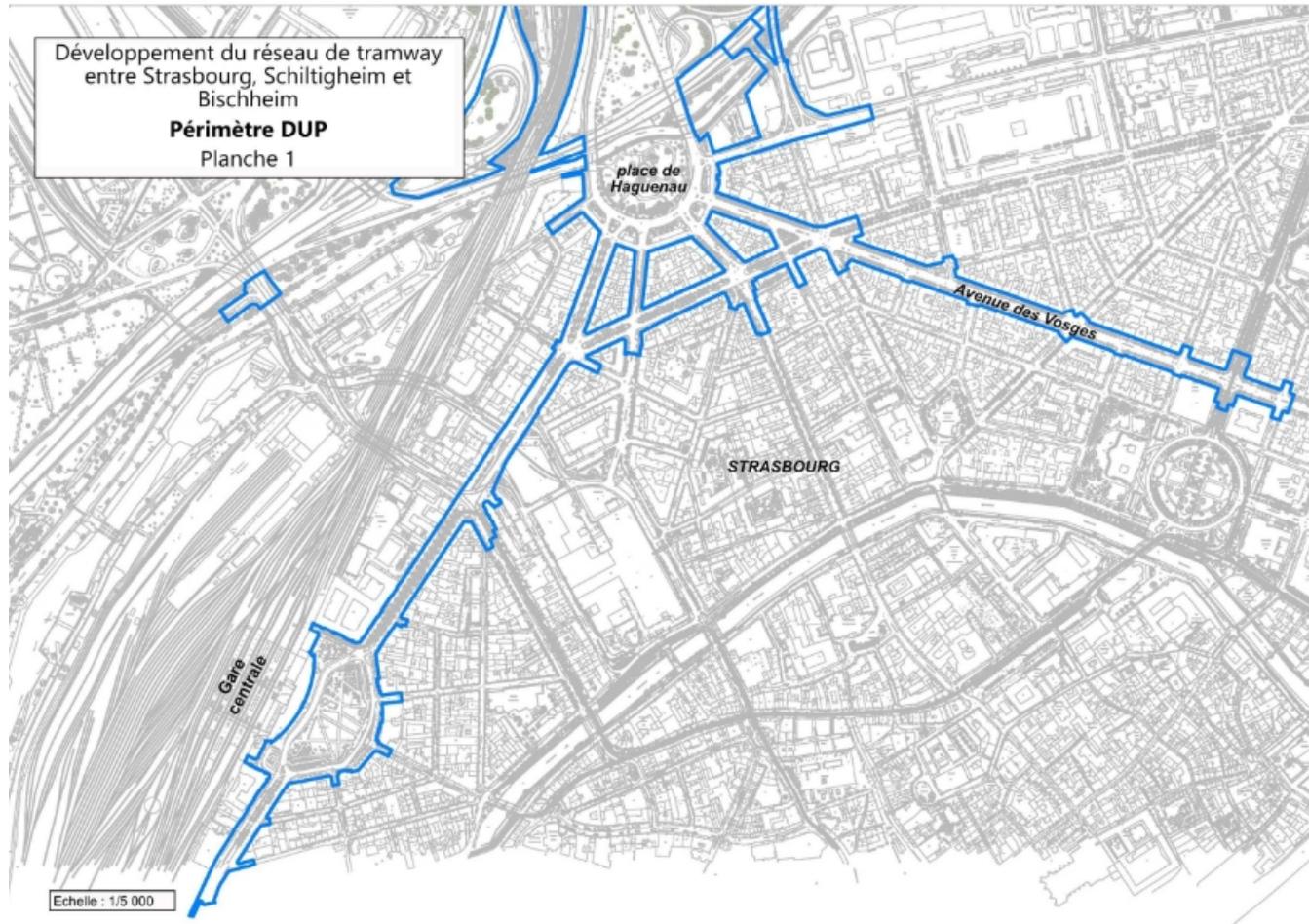
Le trafic 2027 : Evaporation

► « L'évaporation des véhicules » est un transfert si l'on en juge par l'augmentation du trafic dans les rues adjacentes et sur la M35

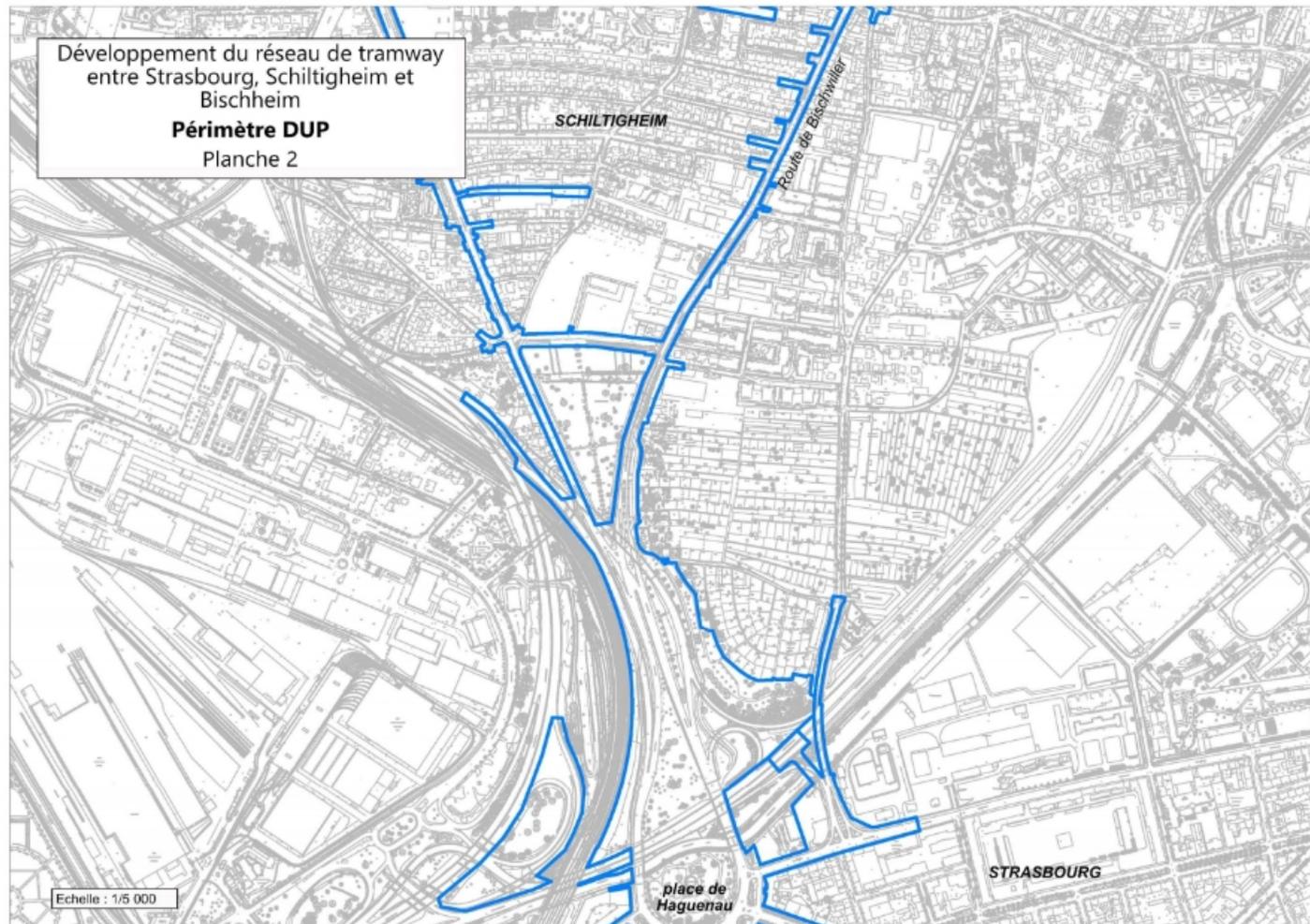
► L'analyse insuffisamment détaillée ne permet pas de mesurer le trafic projeté dans les petites voies qui ne sont pas modélisées



Arguments sur Périmètre de l'utilité publique, restreint

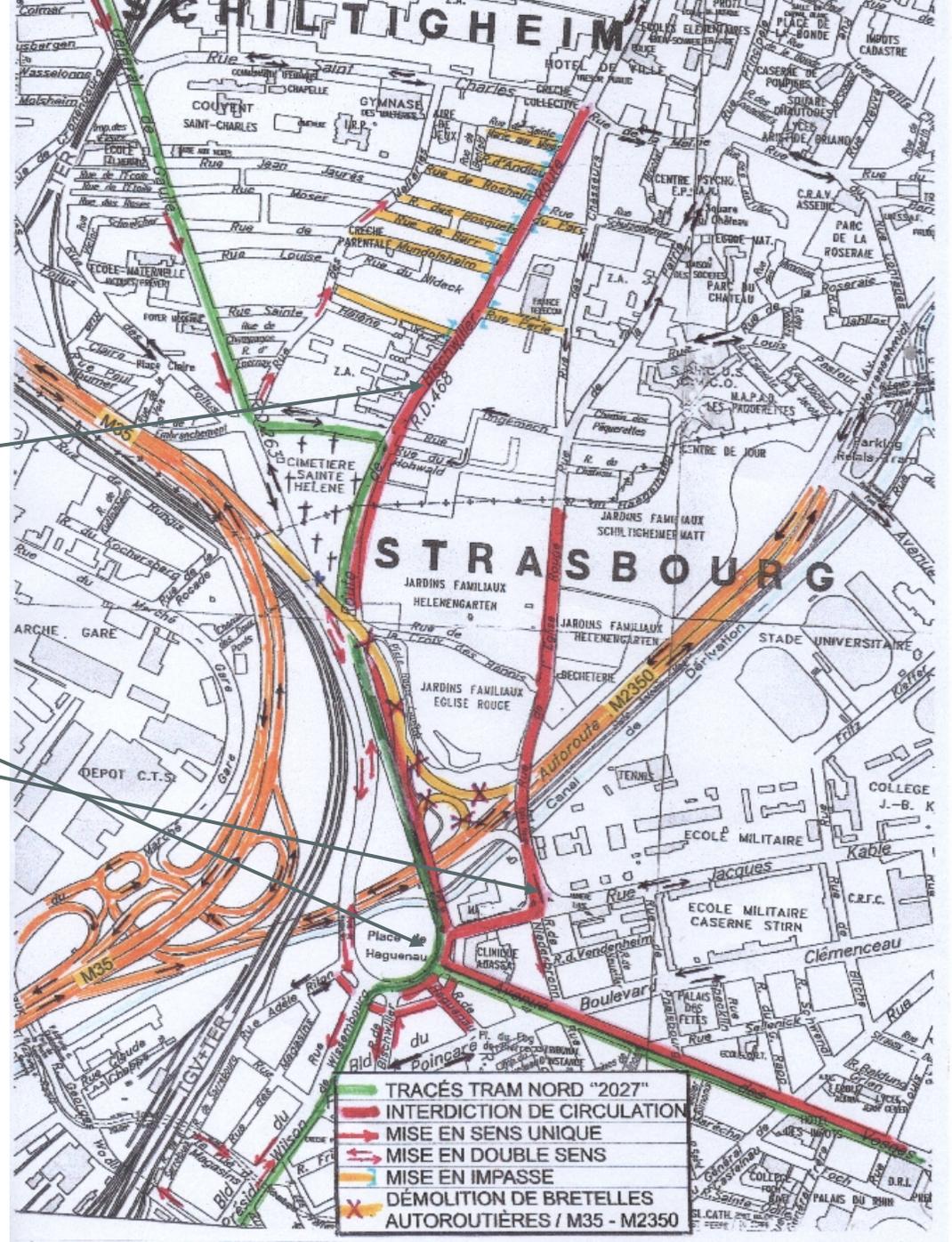


Arguments sur Périmètre de l'utilité publique, restreint (2)



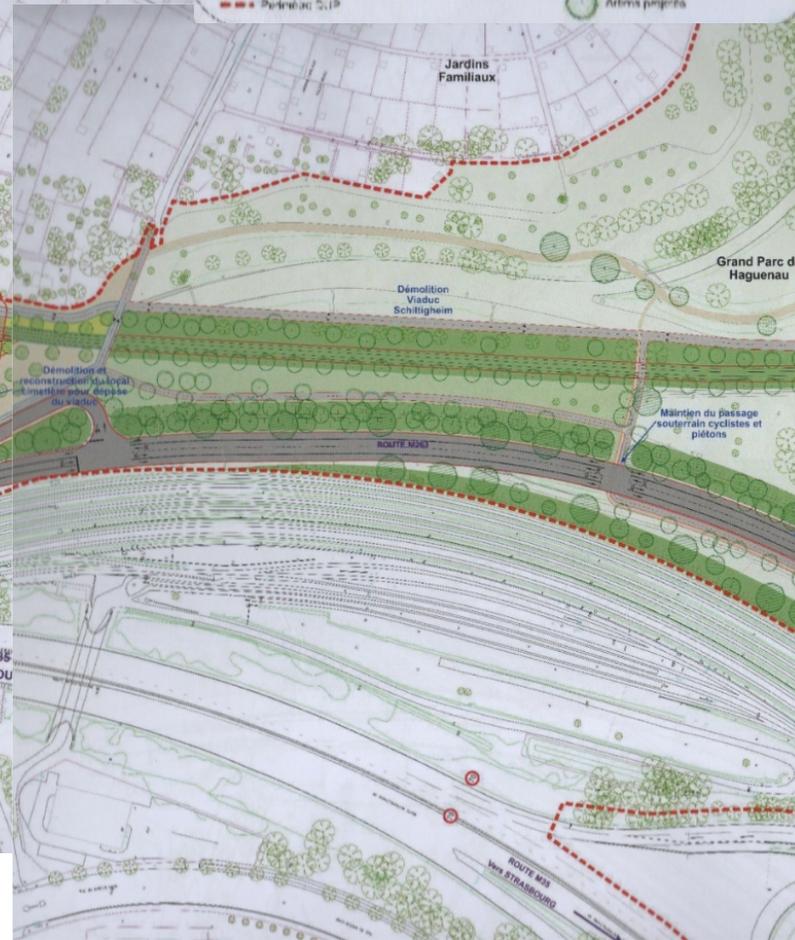
Impacts sur la circulation générale

- Route de Bischwiller piétonnisée pour éviter le transfert de trafic depuis la route du Gal de Gaulle
- Coupure de l'accès vers Schiltigheim depuis la place de Haguenau
- Rue Jacques Kablé en impasse
- Avenue des Vosges « piétonnisée »
- Transfert du trafic automobile vers la M35, l'avenue Mendès France (déjà saturée) et les petites rues



Place de Haguenau

Entrée de Schiltigheim

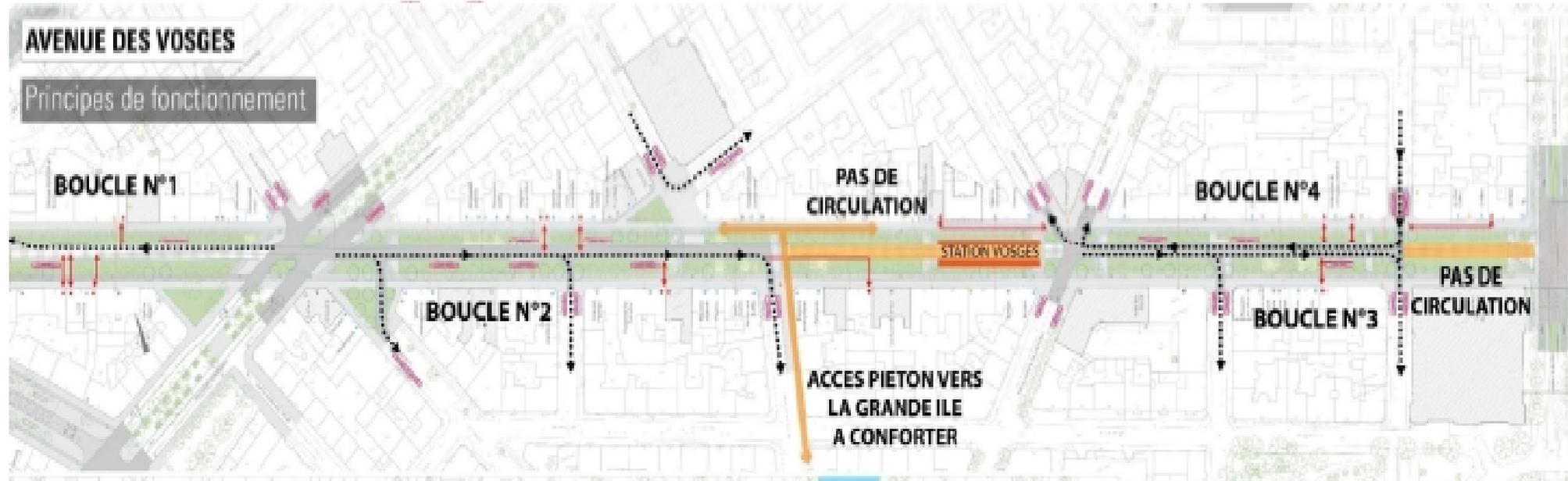


LEGENDA

	Terrain 10/20 / R / T		Accès garages / VP
	Voisie réservés (1/2) BUS uniquement		Accès piétons réservés
	Strade crasseuse		Accès véhicules malades
	Voies selon auto-stop		Accès professionnels / écoles / Organismes d'Etat
	Voies parcs		Arbres existants matures
	Strade balisée / piétons		Arbres existants jeunes
	Strade carrossable pavés non chaudière		Arbres existants adultes
	Pavés servant		Arbres projets
	Périmètre S.I.P		



Le blocage



► Une seule station de tram Vosges est utilisée elle comme moyen de blocage.

► Les usagers seront contraints à des tourne-à -droite et des tourne-à -gauche avec coupure de circulation à hauteur de la station Vosges.

L'état du projet de l'avenue des Vosges en 2023 :
 Entre la voie tram et la piste cyclable des pavés de gazon légèrement en pente

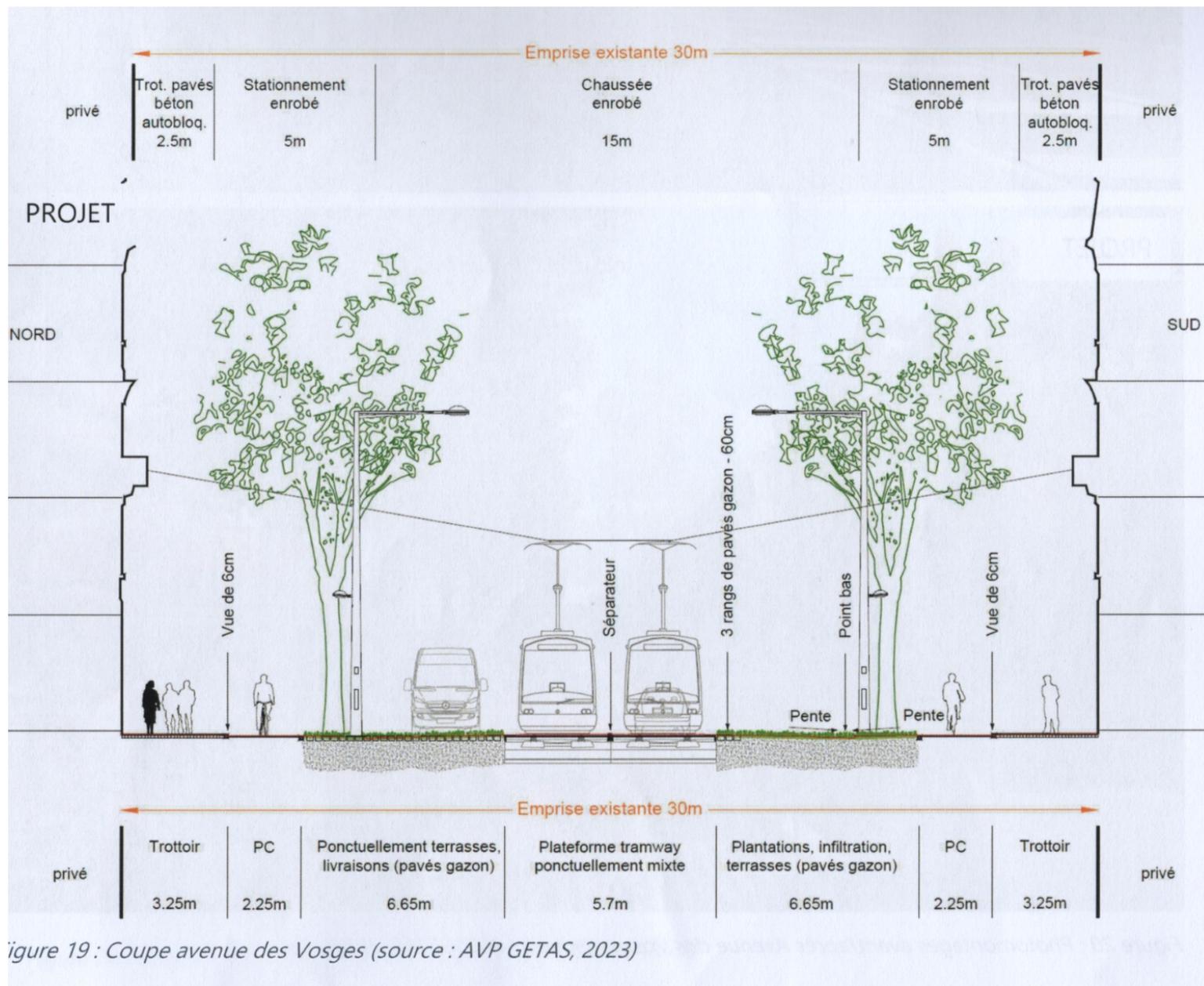
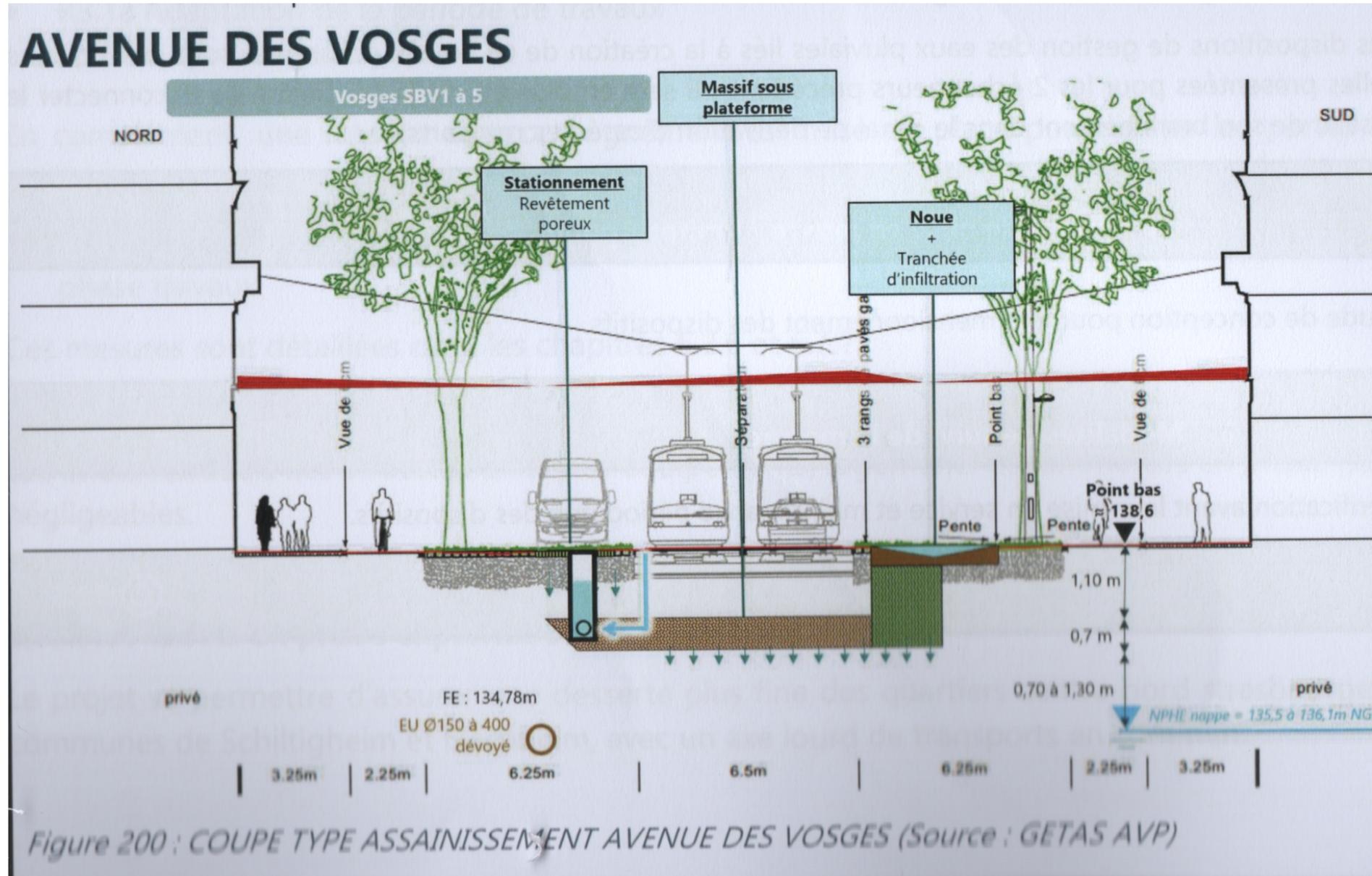


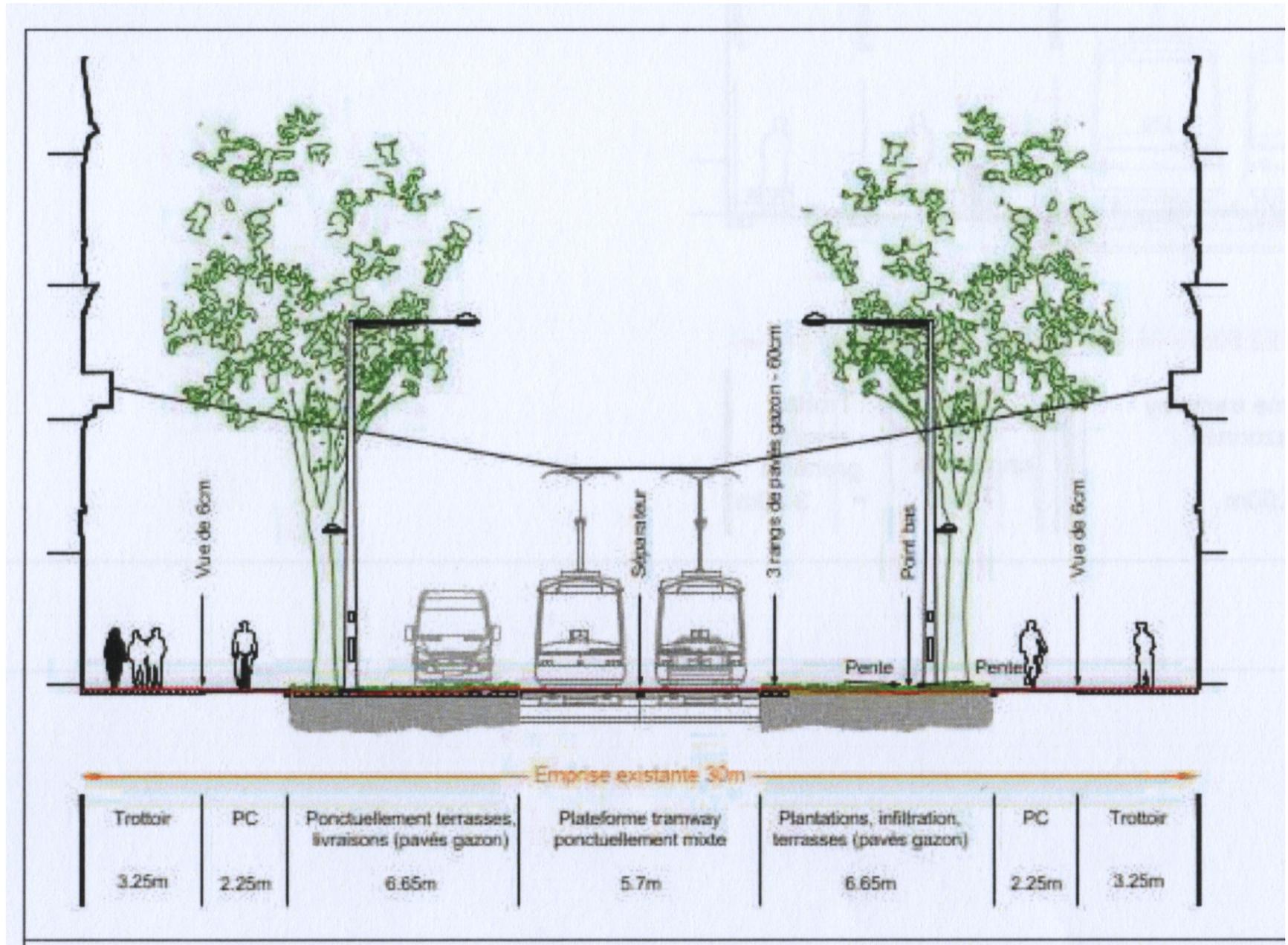
Figure 19 : Coupe avenue des Vosges (source : AVP GETAS, 2023)

Une noue

une sorte de fossé peu profond et large, végétalisé, avec des rives en pente douce, qui recueille provisoirement de l'eau de ruissellement pour la stocker et la laisser s'évaporer ou s'infiltrer sur place



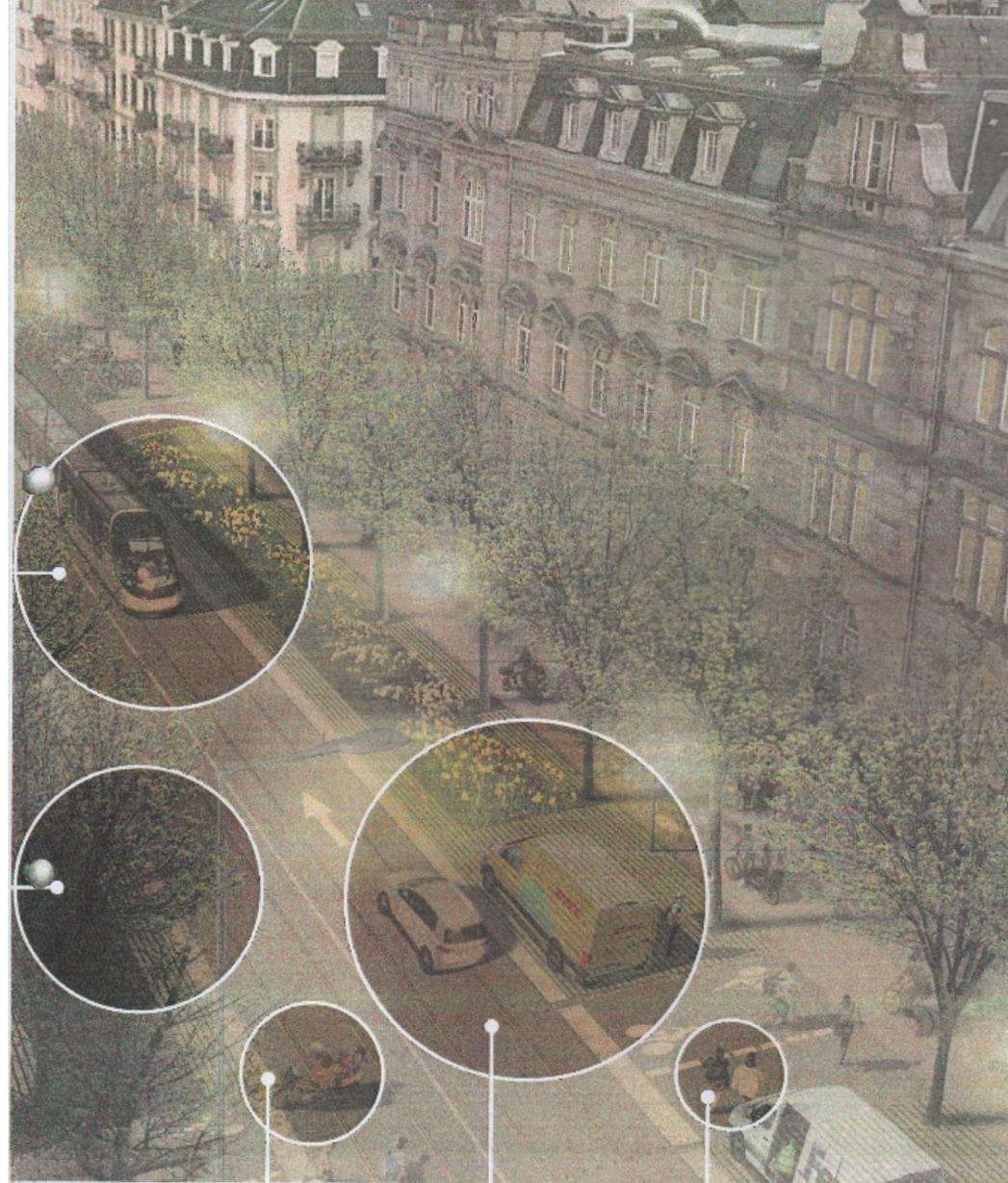
Où est passé
la noue ?



Le crépuscule du tram

« *Il ne s'agit pas de faire disparaître la voiture...* »

Illustration du site mixte avenue des Vosges et de la cohabitation à risque dans un document édité par l'Eurométropole



La reconfiguration des grands axes (l'avenue des Vosges notamment) permettra de faciliter les traversées et les parcours pour les piétons comme pour les cyclistes.

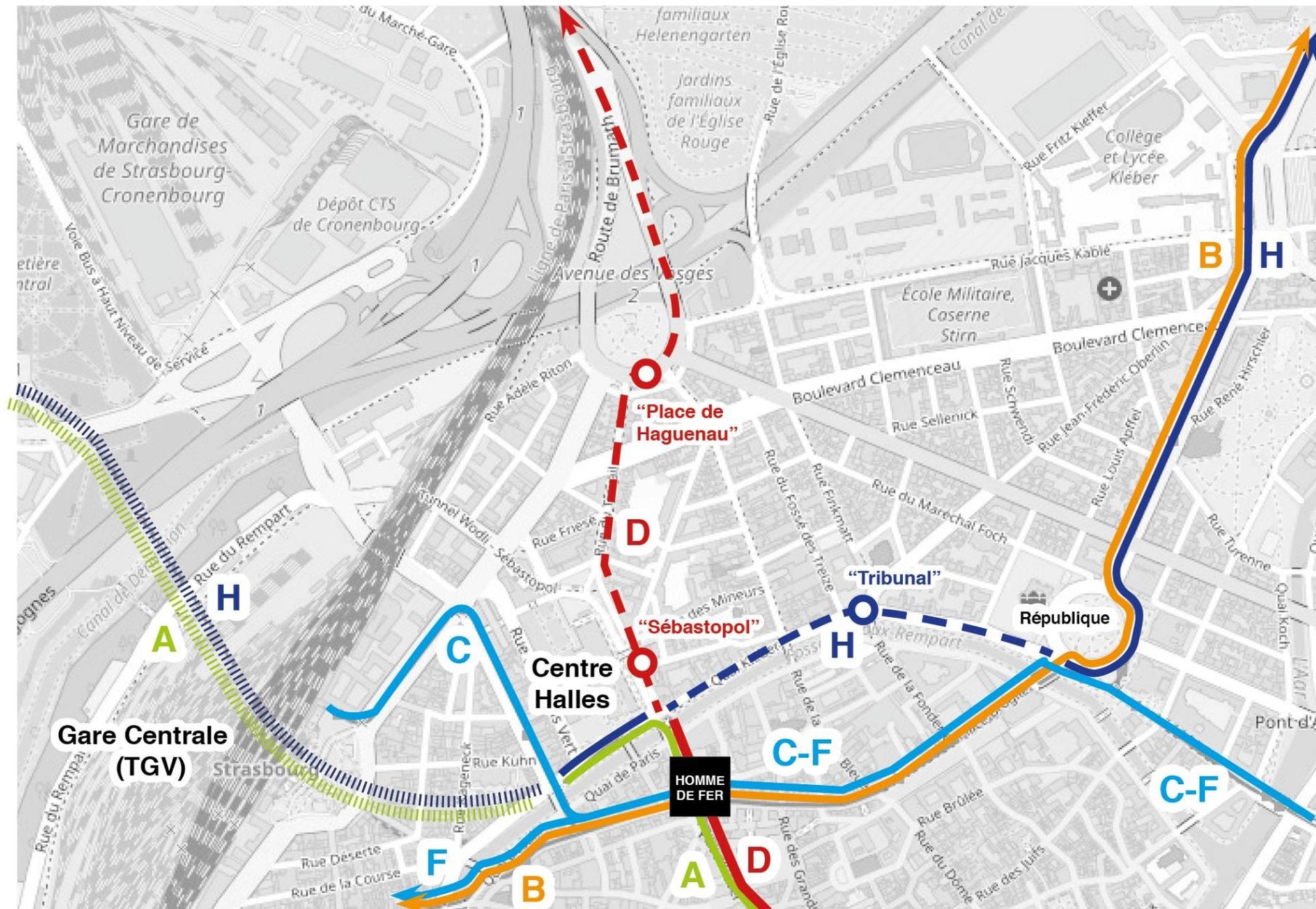
Il ne s'agit pas de faire disparaître la voiture. Le projet conserve des itinéraires automobiles efficaces et les résidents pourront continuer de se garer ou de se faire livrer proche de chez eux grâce aux emplacements prévus à cet effet.

Le long du tram, on marchera à l'ombre dans une ambiance urbaine apaisée, révélant les éléments patrimoniaux de la Neustadt ou bien les anciens sites brassicoles reconvertis de Schiltigheim.

Propositions :

► **Le tracé alternatif pour le tram nord** est la ligne D en rouge qui dessert Schiltigheim, la Place de Haguenau, passe par la rue du Travail, boulevard Sébastopol et continue au sud par Homme de Fer.

► **la ligne H** en bleu marine, en provenance de la Robertsau, tourne à République par le nouveau maillage des Quais, Tribunal, Halles puis Gare par le tunnel et se poursuit au-delà.



Prochaines étapes : recours juridiques

Pour remettre en cause le projet

Pour gagner les 3 à 6 mois avant le gel pré-électoral

Soutenez-nous financièrement ! 7600 € de budget total

Reçus fiscaux si dons via Col'Schick

Merci!

collectifpourunmeilleurtram@gmail.com

La Neustadt Apaisée - Col'Schick (Schiltigheim) - ARECSO (Orangerie) - UCAS Union des Commerçants Artisans de Schiltigheim - Association du Grand Neuhof - Collectif des Romains (Koenigshoffen) - HK Virgile (Koenigshoffen) - CARSAN (Robertsau) ASSER (Robertsau) Collectif Mobilisation Tram Nord (Strasbourg) STRA.CE Association Strasbourg Résidents et Amis du Centre-ville Collectif Stationnement pour les plus Vulnérables (Poteries) Association Préservation Environnement de Hausbergen et Alentours