

CONVENTION CITOYENNE : 13 JUIN 2025



TRACÉ
TRAM NORD

QUI SOMMES-NOUS ?



- Une association **non affiliée et apartisane** qui œuvre depuis 10 ans pour **TOUS** les Schilikois
- **60 membres** résidant :
 - Dans l'Entrée Sud de Schilick généralement
 - 8 membres des quartiers prioritaires
 - 10 membres des rues Obernai et Sélestat
- **700 sympathisants.**
- Nous utilisons indifféremment le tram, le vélo, la marche, et la voiture.





Le tram ? Une bonne idée, voire une nécessité !

- Une réponse aux enjeux climatiques, de santé, d'équité territoriale et de partage de l'espace.
- Une proposition faite depuis 4 ans, toujours occultée, que nous allons vous présenter.

NOS RÉPONSES À VOS QUESTIONS

- **Voiture** : Ne sera plus exclusivement thermique (hydrogène, électrique ou hybride) et devra prendre moins de place ★ nous ne pensons pas qu'elle disparaisse complètement (familles, professionnels et autres besoins nécessitant une voiture – courses et autres).
 - ★ **La crainte des habitants est l'« évaporation » totale de la voiture en l'absence de transports en commun performants, efficaces avec un plan de circulation équilibré.**
- **Piétonisation** route de Bischwiller (ou zone de rencontre) : opportune à condition de préserver la route du Général de Gaulle, destinée à être réaménagée (M.actives).
- **Commerces** : avec un tram, Schiltigheim doit retrouver un cœur de ville.
- **Multimodalité** : intégration de la gare de Bischheim dans le projet pour la redynamiser.
- **Priorités** : les transports en commun, les mobilités actives et ensuite la voiture.

LE TRACÉ N4, UN TRACÉ JAMAIS ÉTUDIÉ

Le tracé N4, passant par Saint Charles, proposé sans relâche depuis juillet 2021 :

- Le postulat était de passer par le centre ville, Heineken (future friche de plus de 12 hectares à urbaniser : logements, commerces, entreprises, équipements publics), et la gare et surtout **relier les centres d'intérêts entre eux**.
- Malgré maintes demandes de Col'Schick à l'Eurométropole, **ce tracé n'a jamais été étudié**, ni au moment des études comparatives préliminaires ou d'avant projet, ni après.
- Col'Schick a également demandé un moratoire en décembre 2023, pointant la lourde responsabilité de l'Exécutif en termes de **gâchis d'argent et de temps**.

UN VÉTO INEXPLIQUÉ

- Les ingénieurs du bureau international d'études TTK ont pourtant exprimé leur préférence, à l'occasion d'études préliminaires sur le terrain, dès 2019.
- Ils ont demandé plusieurs fois d'intégrer le tracé rue St-Charles qui paraissait le meilleur dans les variantes, mais en vain : **véto inexpliqué des services de l'EMS.**

Les arguments du bureau d'études :

- Contournement du point dur de la partie la plus contrainte de la route du Général de Gaulle.
- Opportunité de reconfiguration urbaine de Saint Charles (nouveau front bâti avec voie élargie).
- Maximisation du potentiel de desserte (bonne desserte de la Rte de Bischwiller / Mairie) avant de tourner vers St-Charles puis de Gaulle.

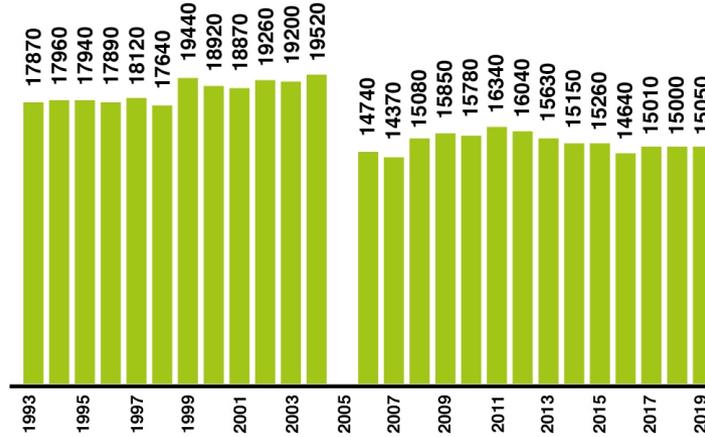
ÉTAT DES LIEUX : 2 ARTÈRES À FORTE CHARGE

Route de Bischwiller :

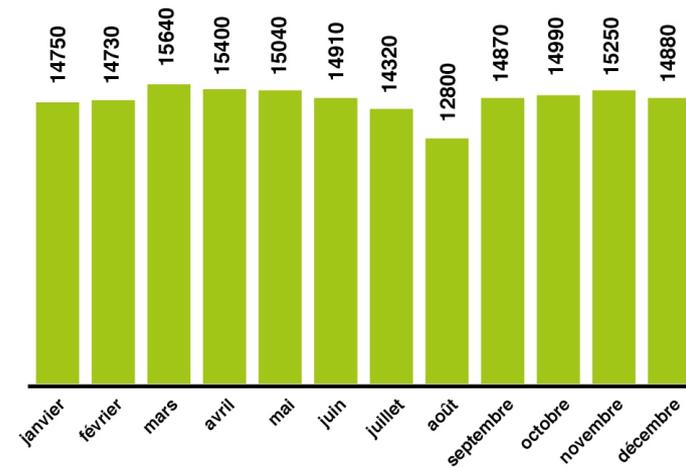
- La plus fréquentée (3700 véhicules/ jour de plus que route du Gal de Gaulle)*
- C'est là qu'il faut restreindre la voiture

* données SIRAC 2024

Route de Bischwiller

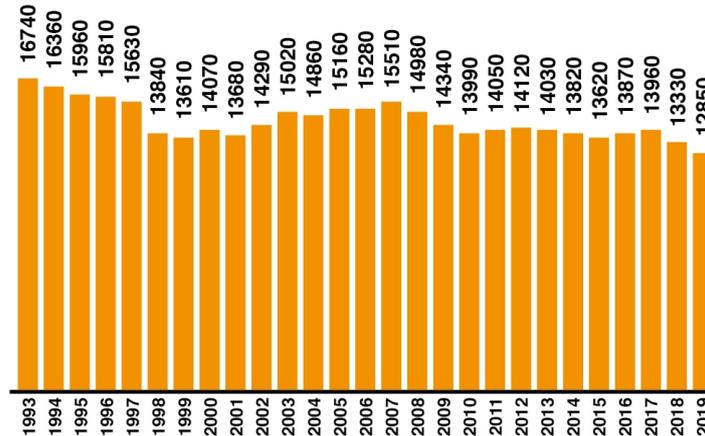


Nombre d'automobiles par jour / Données SIRAC 2019

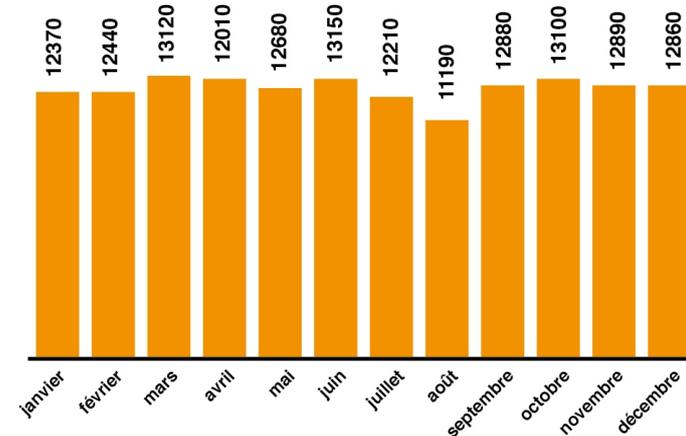


- Il est donc plus judicieux d'y aménager le Tram, outil d'organisation de l'espace public, au vu des enjeux environnementaux et de santé publique.

Route du Général de Gaulle



Nombre d'automobiles par jour / Données SIRAC 2019



ÉTAT DES LIEUX : ENVERGURE ET GABARIT DES VOIES

Envergure minimale de la route la route de Bischwiller :

- 15 m de mur à mur Fischerstub/Alsia sur **700 mètres**.
- 14 m de mur à mur Alsia/4 vents sur **250 mètres** seulement.

Envergure minimale de la route du Général de Gaulle sur **600 mètres** :

- 14 m de mur à mur.

Envergure rue Saint Charles

- 12 m de mur à mur.
- Possibilité d'élargir de 5m sur le tronçon Est sur **600 mètres/linéaires** (parking Heineken et Gymnase).

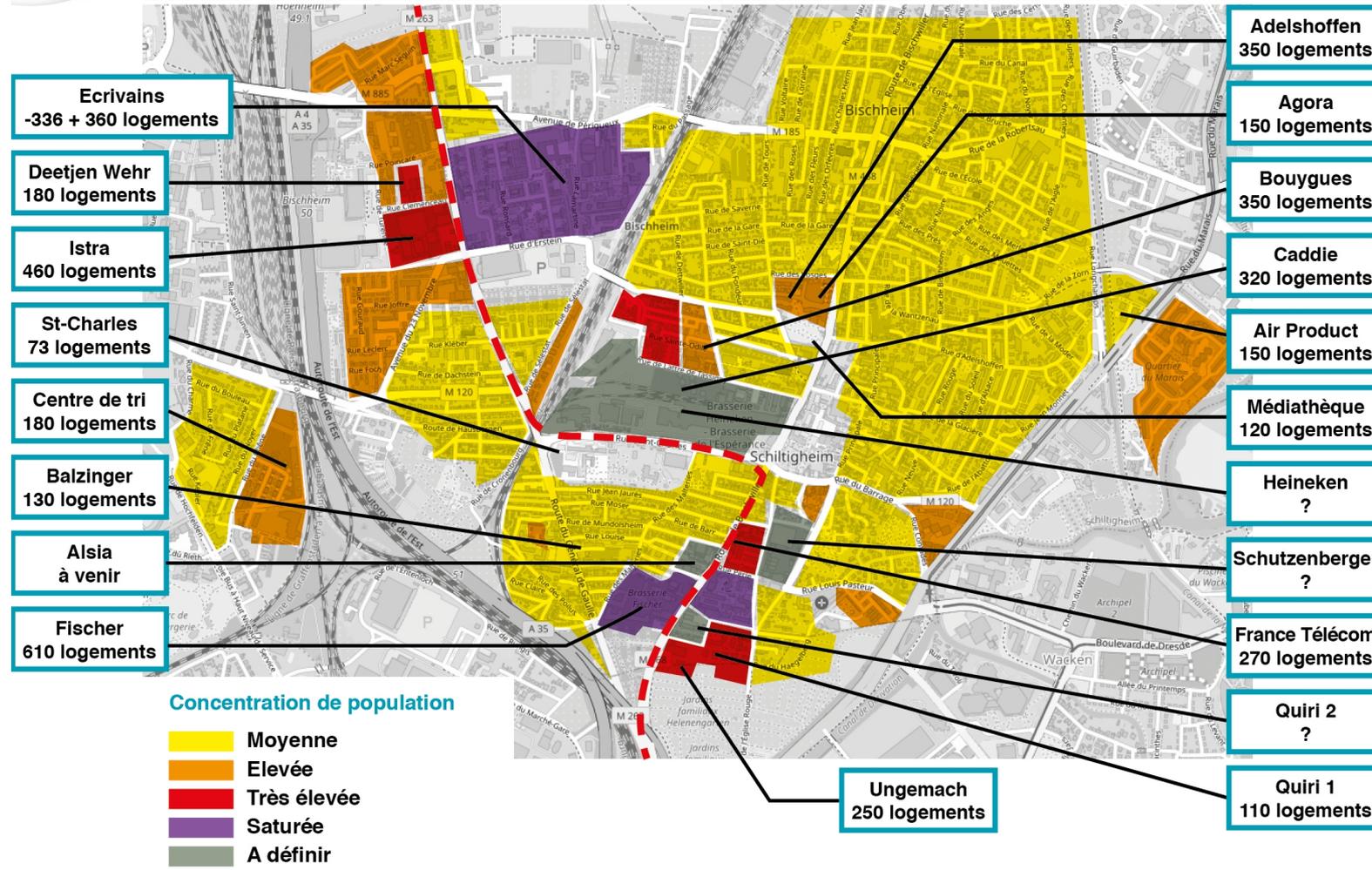
Infographie source services techniques EMS



ÉTAT DES LIEUX : IMPLANTATIONS IMMOBILIÈRES

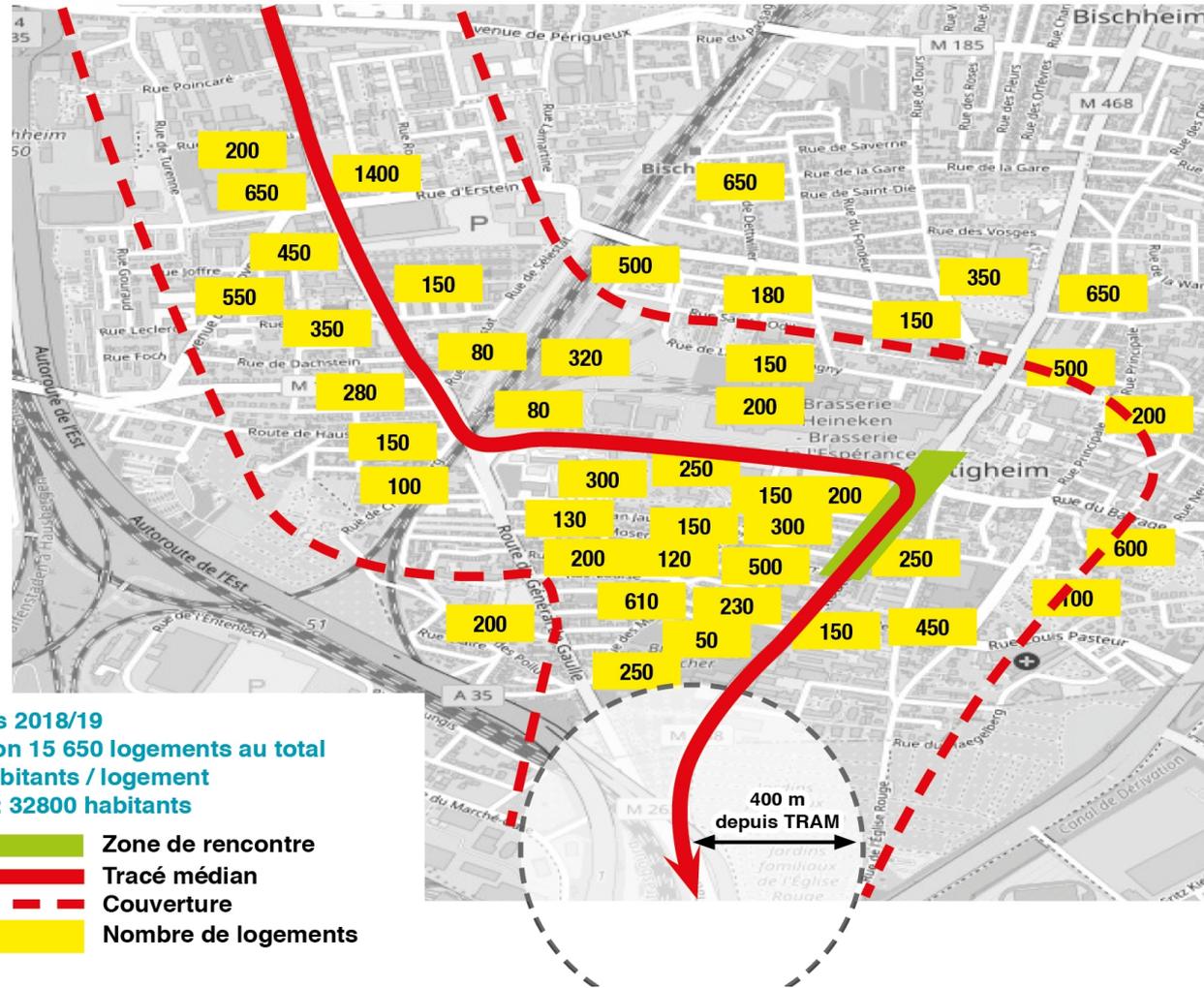
- L'implantation de la population est plus dense autour de la route de Bischwiller.
- Le passage du tram par la route de Bischwiller induit de fait son apaisement.
- Cela remplace le projet supplémentaire proposé par l'EMS et permet ainsi l'économie d'une piétonisation.

D'une pierre deux coups.



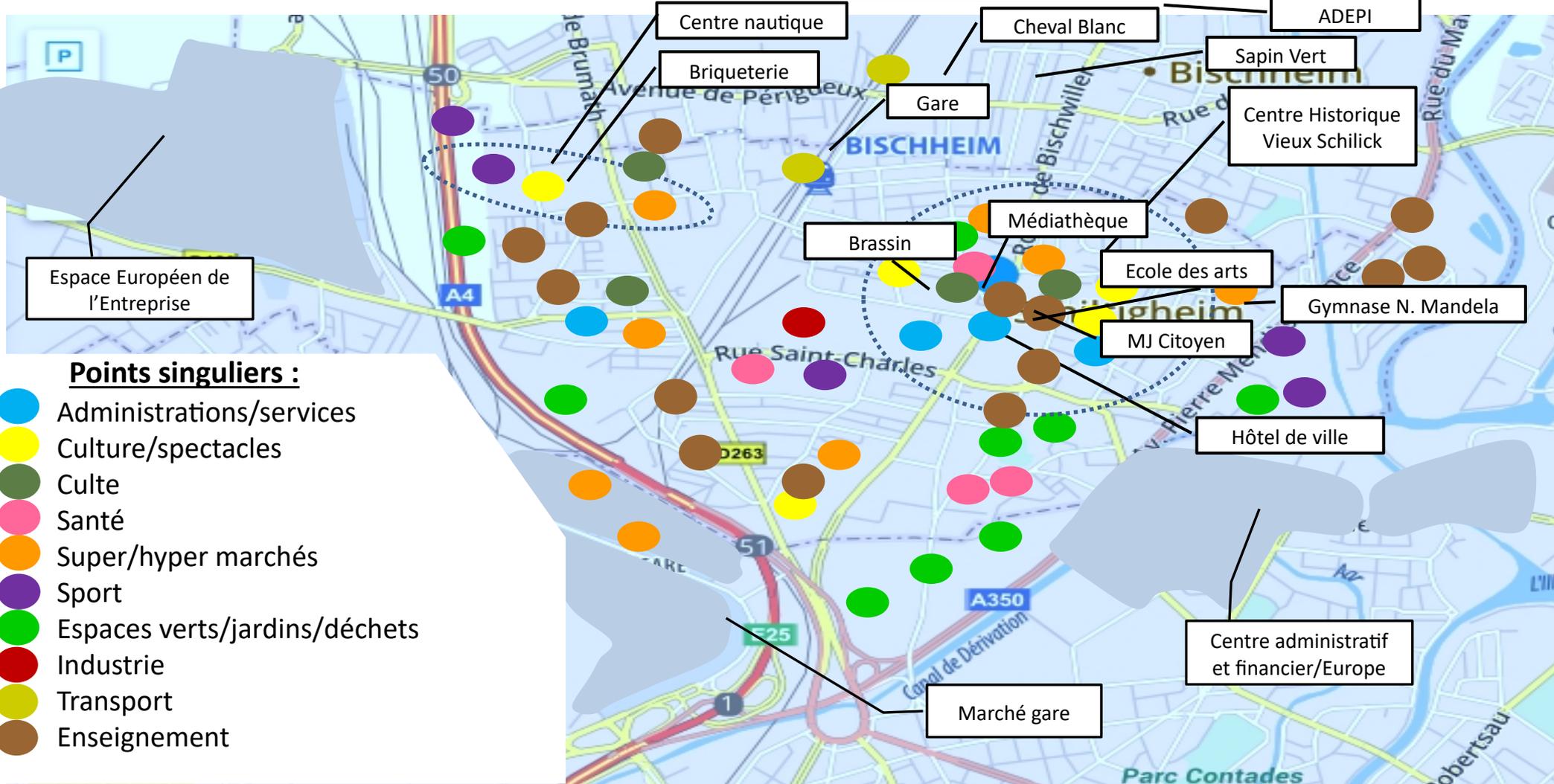
ÉTAT DES LIEUX : DENSITÉ

- Le potentiel de desserte est évalué à 35 % d'usagers (plus de 10.000 personnes) de plus que le tracé proposé par l'EMS.
- Il y a optimisation coût, retour sur investissement et efficacité.
- Le tram est un investissement lourd et pérenne. Le coût d'exploitation annuel* est de 1,5 millions euros par km.



* (personnel, fonctionnement et structure)
Source pièce H1 page 417 dossier enquête publique

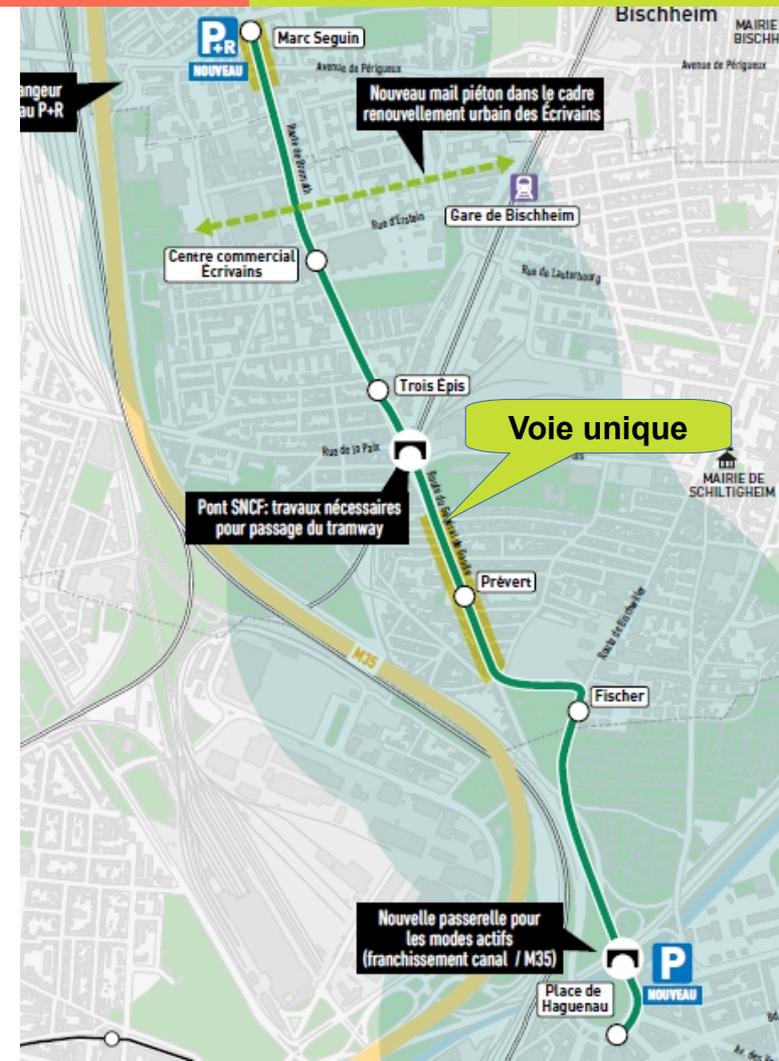
ÉTAT DES LIEUX : CENTRES D'INTÉRÊTS DISSIMINÉS



ROUTE GAL DE GAULLE : UN TRACÉ NON OPTIMUM

- ★ Conditions d'exploitation non optimisées car en voie unique sur 600m (vitesse et régularité) et gain de temps dérisoire (4,8 mn)*
- ★ Très faible report modal (1%) voiture vers tram*,
- ★ Conséquences environnementales insuffisamment analysées*,
- ★ Nécessité de démolition - reconstruction du pont St Charles
- ★ Accessibilité des Malteries compromise,
- ★ Oblitération de 35 % des zones les plus densément peuplées*,
- ★ Oblitération de certains quartiers prioritaires, pas de réelle égalité territoriale (uniquement vers Strasbourg)*,
- ★ Pas de désenclavement Est et Ouest *,
- ★ Absence de connexion de certains centres d'intérêts entre eux*,
- ★ Aucune prise en compte du potentiel de la future friche Heineken*,
- ★ Pas de desserte de la gare,
- ★ Pas de parking relais *.

* Cf. rapport de la Commission d'Enquête



NOTRE PROPOSITION : UN TRACÉ PERTINENT

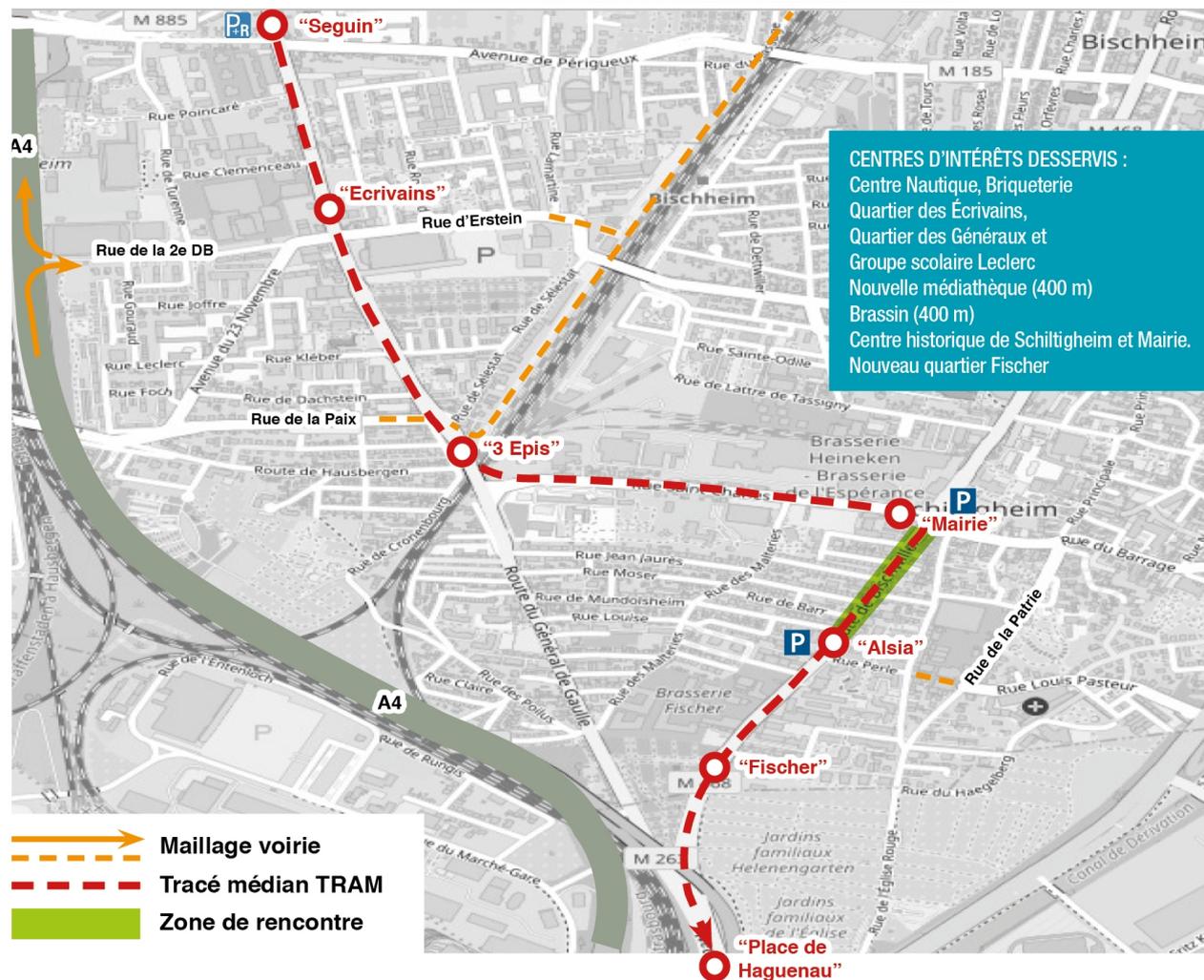
Une infrastructure Tram reliant
Strasbourg / Pont de Paris à
Bischheim / rue Burger via :

- 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).



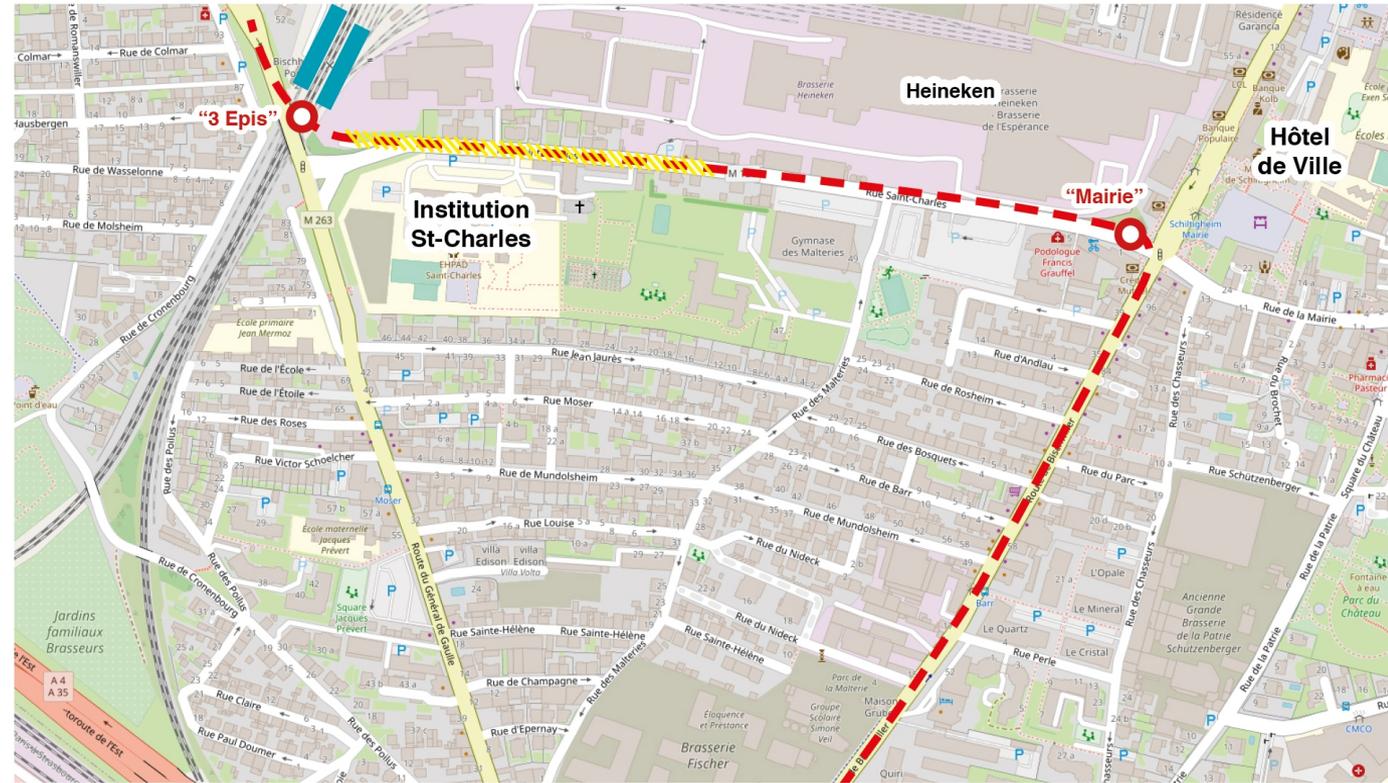
MULTIMODALITÉ – HALTE FERROVIAIRE

★ Site propre à double voie (donc sans les inconvénients de la voie unique), sauf sur un tronçon de 250 m à l'Ouest de la rue St. Charles qui serait exploité en mixité

★ Le trajet supplémentaire (500 m) par rapport à N1 / temps de trajet supplémentaire = 2 min. 30 s. imperceptible pour un voyageur qui irait de Bischheim au centre de Strasbourg.

★ Un impact structurant pour la requalification de cette artère et la centralité schilickoise, notamment en consolidant sa zone de chalandise qui s'étend au-delà de son corridor , vers Bischheim et Hoenheim,

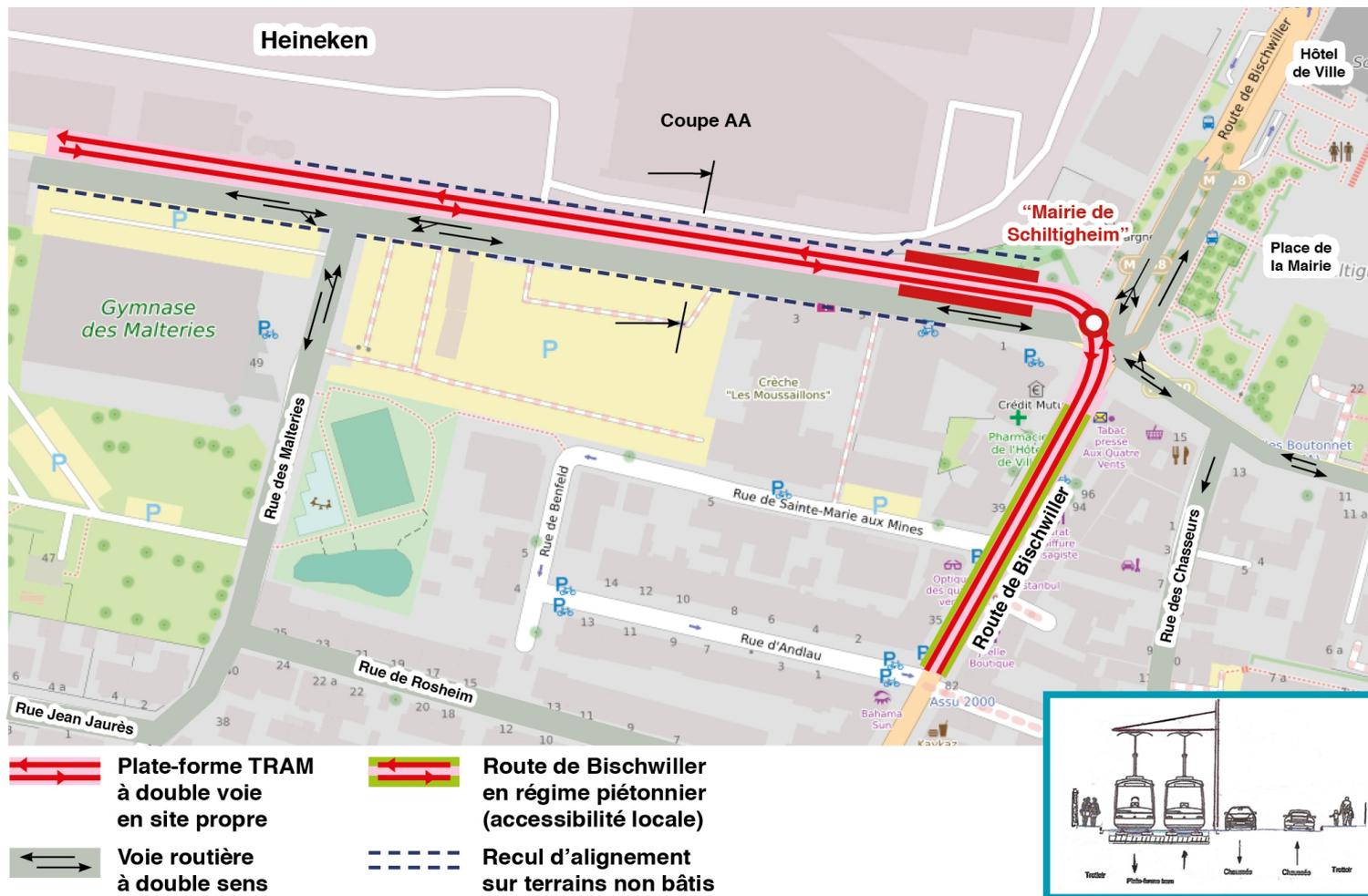
Le franchissement des deux voies ferrées de la ligne SNCF "Strasbourg-Lauterbourg" est à étudier soit par un nouvel ouvrage accolé au pont routier existant, soit en passage souterrain.



-  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)

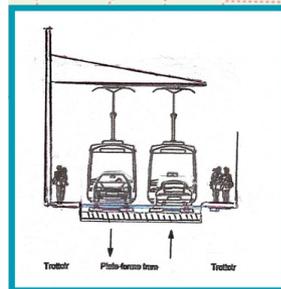
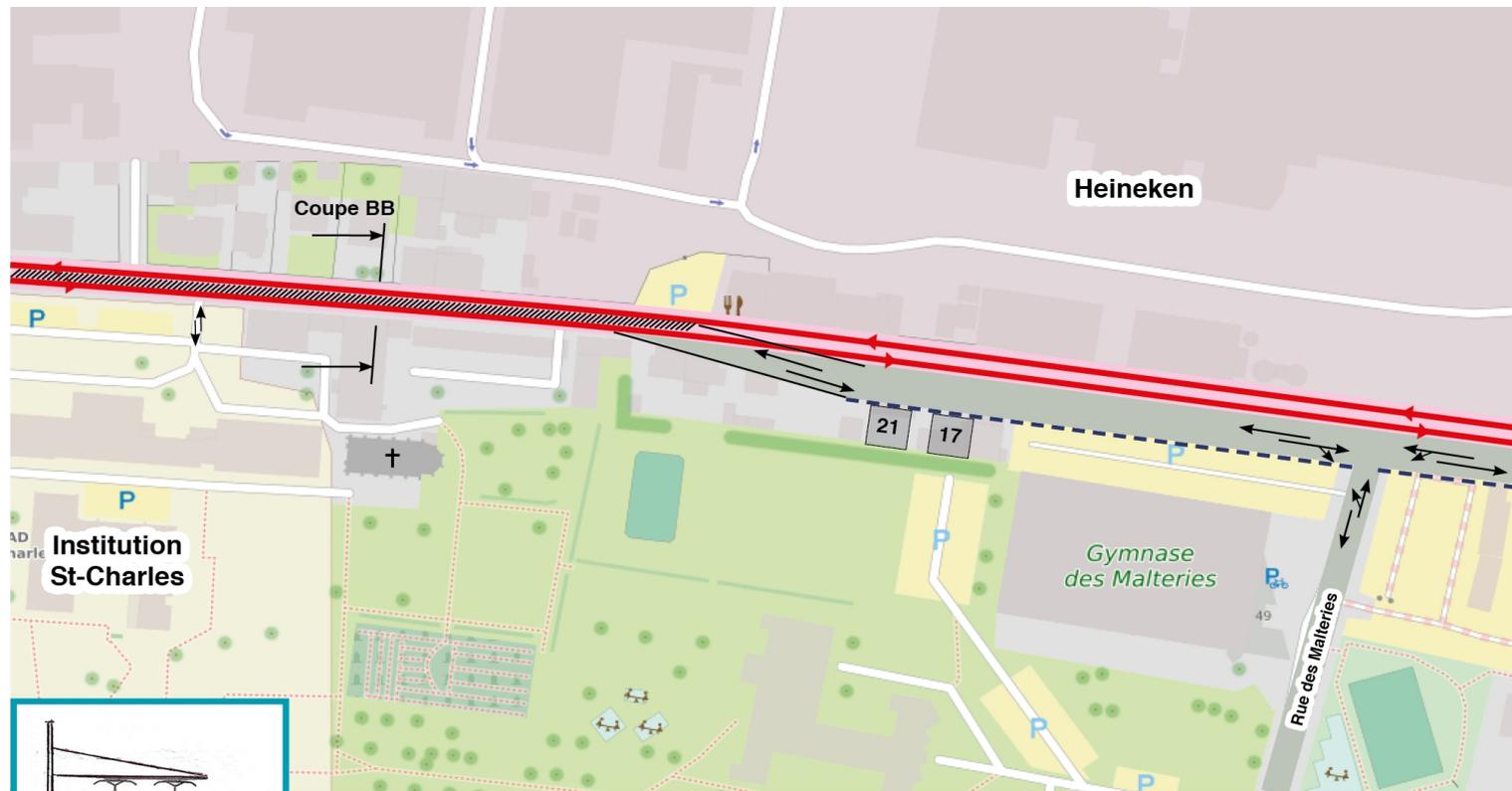
INSERTION RUE ST CHARLES - TRONÇON EST

Insertion de la
plateforme Tram
en site propre et
de la voirie
(coupe AA)



INSERTION RUE ST CHARLES - TRONÇON CENTRAL

Insertion de la
plateforme Tram
avec mixité de la
circulation



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

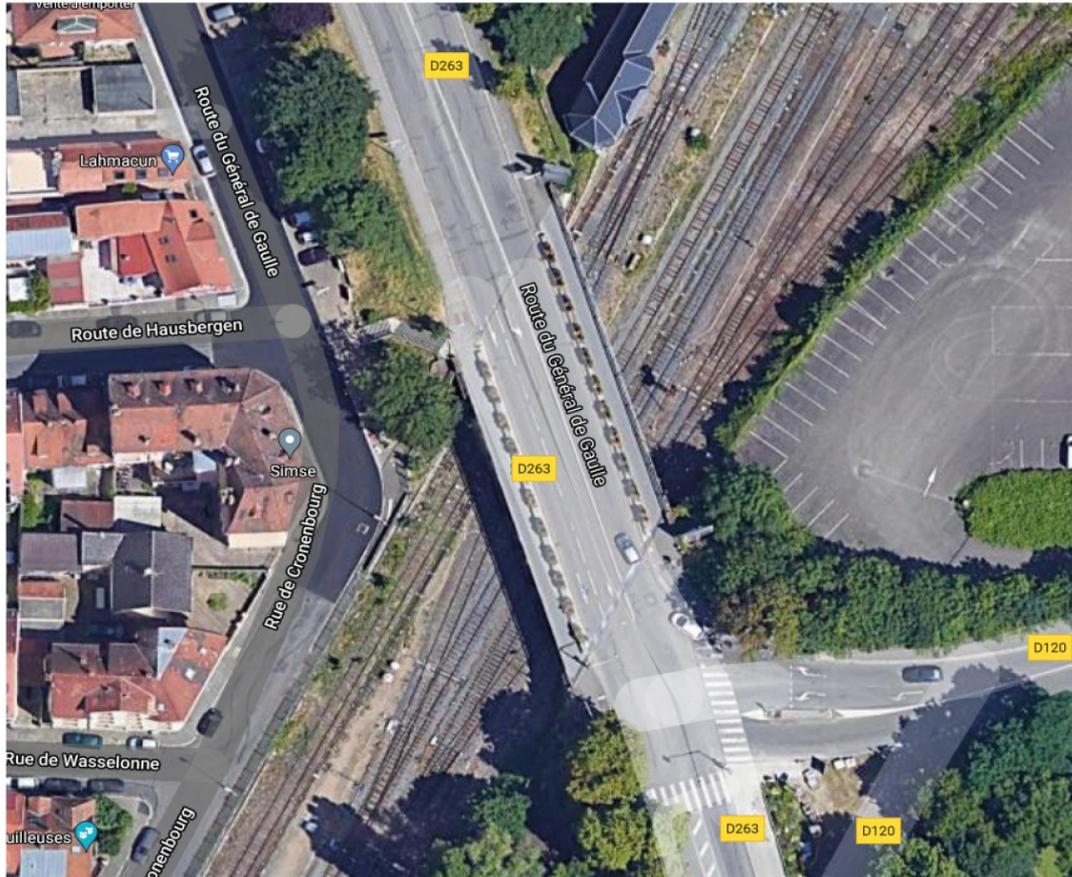
INSERTION RUE ST CHARLES - TRONÇON OUEST



-  Plate-forme TRAM à double voie
-  Plate-forme mixité circulation automobile

-  Recul d'alignement sur terrains non bâtis
-  Voie routière à double sens

PONT & RUE ST CHARLES - INSERTION



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.

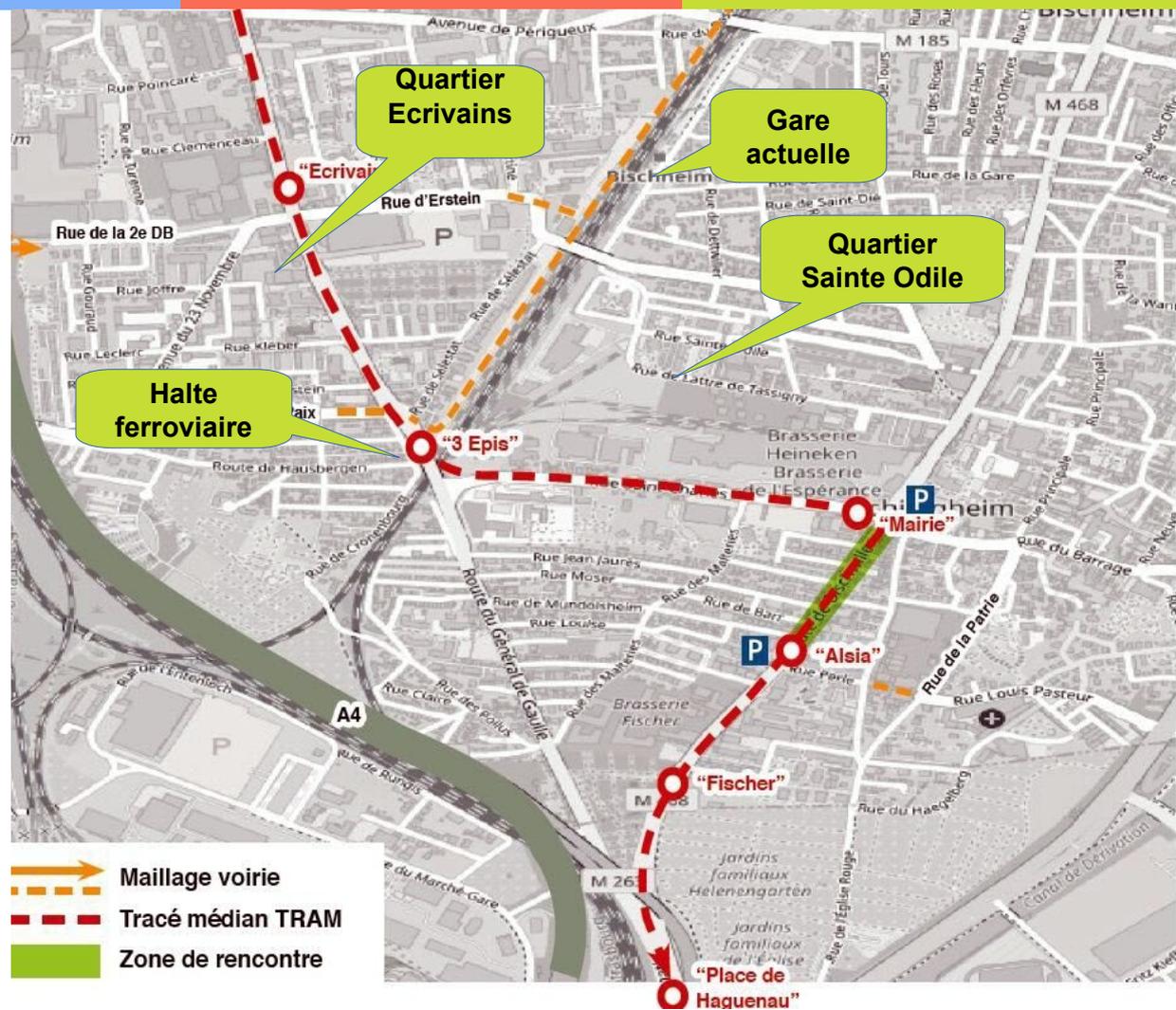
UNE RÉELLE ÉGALITÉ TERRITORIALE

★ Desserte des QPV Écrivains-Maréchaux à l'Ouest de Schiltigheim **ET AUSSI** le QPV Saint Odile au centre de Schiltigheim (600m).

★ Relie l'Est et l'Ouest. Les habitants des Écrivains pourront réellement vivre leur ville, accéder à la médiathèque, à la mairie et au centre historique de Schiltigheim, etc.

★ Multimodalité : implantation d'une halte ferroviaire (1200m de l'actuelle gare).

★ Pour la partie Sud de la route du Gal de Gaule, il est envisagé un bus de renfort pour desservir les quartiers Sud-Ouest et ceux plus éloignés à l'Ouest (quartier des Oiseaux).





MERCI POUR VOTRE ATTENTION !

Cette présentation est disponible sur le site :

<https://www.colschick.org/>