

Avis citoyen

Un nouveau tram au Nord
de l'Eurométropole de Strasbourg



Avis adopté à **91,1%**
par la Convention
citoyenne

**Convention citoyenne
du 25 avril au 4 octobre 2025**

Table des matières

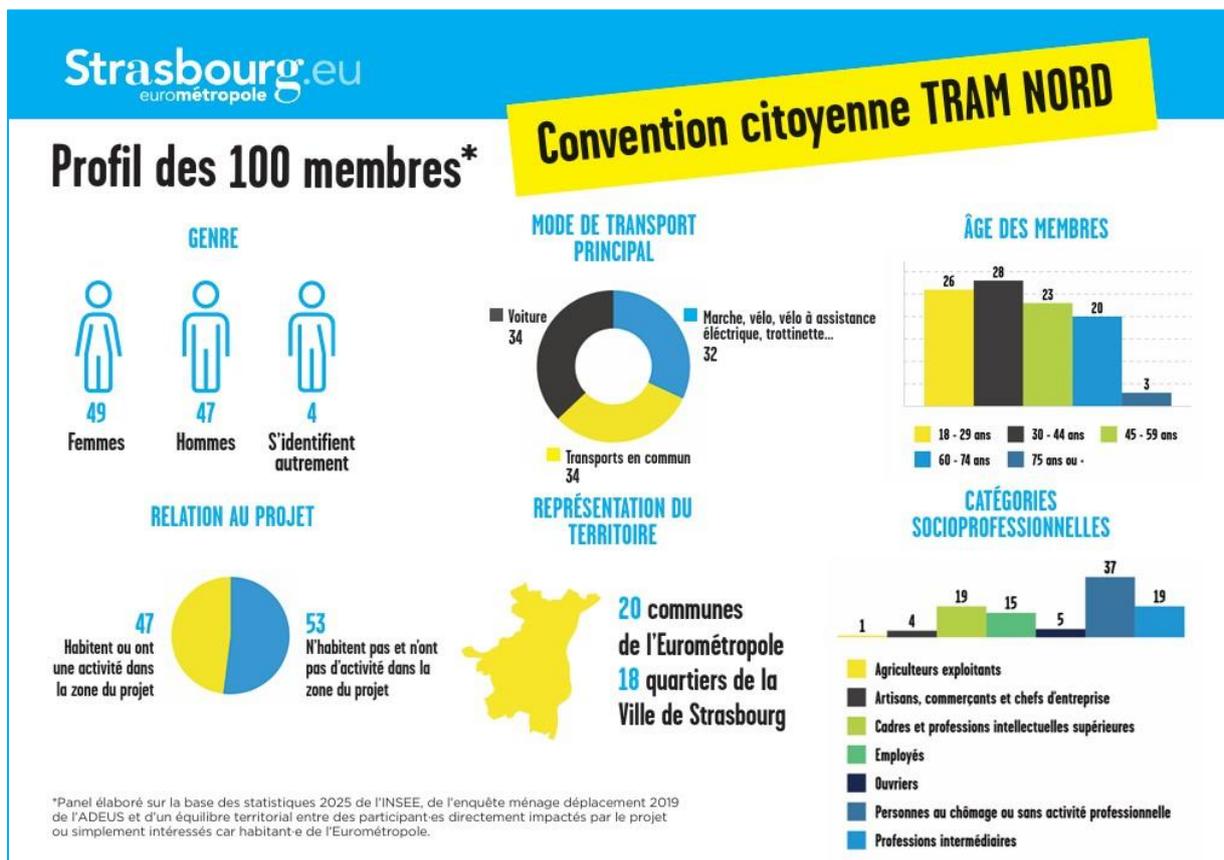
A. Préambule	4
B. Nos objectifs pour la desserte du nord de l'agglomération par le tramway	7
C. Les défis à résoudre	9
D. L'insertion du tramway dans la ville	10
La plateforme du tramway	11
La végétalisation et la déminéralisation	12
La circulation générale des véhicules motorisés	13
Les aménagements cyclables	15
Les trottoirs et autres accès piétons	16
Le stationnement	17
L'insertion du tramway dans des lieux spécifiques	18
La place de Haguenau	18
Si le tramway devait passer dans le secteur de la gare de Strasbourg	19
Si le tramway devait passer par le secteur de la Neustadt	20
E. Nos priorités pour l'ensemble du tracé du Tram Nord	22
F. Le(s) tracé(s) que nous proposons au nord	23
Notre option privilégiée : un tracé via le centre de Schiltigheim	24
Un passage par Heineken et le secteur des Trois Epis, plutôt que par la gare de Bischheim	25
Une autre option envisagée : un tracé direct par la route du Général de Gaulle	26
La question du terminus	27
G. Le raccordement au reste du réseau dans le centre de Strasbourg	29
Une desserte via la rue du Faubourg de Pierre	30
H. Paragraphes rejetés lors du vote	32
Les paragraphes du rapport n'ayant pas obtenu 70 % des votes	32
Le tracé vers la gare de Strasbourg	32
Le tracé vers République via la Neustadt	33
Les avis minoritaires : ayant obtenu moins de 30% des votes	35
Annexes	36
Les personnes que nous avons rencontrées	36
Élues et élus, acteurs et actrices nous ayant transmis des messages et/ou des documents	38
Les garants et garantes	38
Les services de l'Eurométropole de Strasbourg	39
L'animation	39

Convention citoyenne Tram Nord

A. Préambule

Paragraphe adopté Pour : 93,8% Contre : 1,2% Abstention : 4,9%

A1. Nous, les membres de cette Convention citoyenne du Tram Nord, sommes 100 citoyens et citoyennes, tirés au sort dans toute l'Eurométropole, représentatifs de la population de ce territoire selon les critères choisis par l'EMS. Notre collectif est composé de personnes deux fois tirées au sort : comme 50 000 résidents et résidentes de l'Eurométropole nous avons d'abord reçu une lettre d'invitation à participer. Via un questionnaire en ligne permettant de recueillir des informations utiles pour composer un groupe diversifié, nous avons manifesté notre intérêt à y prendre part. Un deuxième tirage au sort parmi les personnes volontaires a respecté la diversité assurant ainsi la représentativité de notre groupe de 100 personnes. Nous avons toutes et tous souhaité prendre part à ce processus démocratique ambitieux qui nous permet de débattre, d'échanger, de réfléchir à un nouveau projet de Tram Nord répondant aux besoins d'équité territoriale et aux défis climatiques.



Convention citoyenne Tram Nord

Nous avons travaillé lors de six sessions différentes (les vendredis de 18h à 21h et les samedis de 9h à 17h) afin de répondre à la question suivante qui nous avait été posée par l'Eurométropole : « Selon quelles modalités et à quelles conditions de réussite la desserte en tramway des communes nord vous semble la plus adaptée au regard des enjeux de transition écologique et d'équité territoriale ? ». Au cours de nos sessions de travail, nous avons eu l'occasion d'auditionner divers acteurs (experts et expertes, personnalités politiques, associations, institutions...) dans le but d'acquérir des connaissances, de recueillir leurs points de vue et d'affiner nos propositions. Nous avons aussi fait une visite sur sites pour nous rendre compte des enjeux, des opportunités et des difficultés directement sur le terrain. Nous avons travaillé de manière variée pour permettre à toutes et tous de s'exprimer : par tables de 6 à 8 personnes, en sous-groupes de 30 personnes et en plénière. Cela nous a permis de hiérarchiser, de retravailler les objectifs et de nous positionner sur des défis qui se posent pour desservir le nord de l'agglomération en tramway : l'insertion du tramway dans la ville, le tracé de la ligne au Nord et sa connexion au centre.

Pendant nos travaux, nous avons dû faire face à la complexité des conséquences des tracés envisagés, notamment au nord du territoire et dans le centre de Strasbourg. Cela incluait des défis comme l'intégration du tramway dans des espaces urbains restreints, l'impact sur le reste du réseau de transport, la saturation de la station « Homme de Fer » et la protection du secteur au titre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) du centre-ville.

Pour y voir plus clair, nous avons demandé à l'Eurométropole et à la CTS d'évaluer nos propositions en s'appuyant sur des critères que nous avons validés. Ces analyses techniques ont permis d'identifier des opportunités, des conditions de mise en œuvre et des contraintes. Au terme de ces échanges, nous présentons nos propositions en toute indépendance. Nous insistons sur ce point car cette convention s'inscrit dans un contexte particulier qui a eu un impact sur nos travaux : la convention s'est tenue à un an des élections municipales alors que c'est un projet assez ancien évoqué pour la première fois il y a environ vingt ans ; le précédent projet, qui a reçu un avis défavorable de la commission d'Enquête publique en 2024, a suscité beaucoup d'opposition dans la population, et le principe même de la convention citoyenne comme nouvel outil de démocratie participative au service de ce projet a pu être critiqué. Toutefois, cet exercice auquel nous avons pris part constitue une expérience positive et intéressante, qui nous a conduit à argumenter davantage et qui nous a permis de prendre conscience des enjeux à différentes échelles (celle du tracé et celle de l'ensemble de la métropole). Nous avons pu rencontrer des difficultés pour réaliser la synthèse de nos opinions, mais nous avons réussi à nous entendre et à proposer des recommandations.

Paragraphe n'ayant pas obtenu la majorité qualifiée à 70% de nos votes, que nous souhaitons conserver dans le corps du texte Pour : 66,7% Contre : 23,5% Abstention : 9,9%

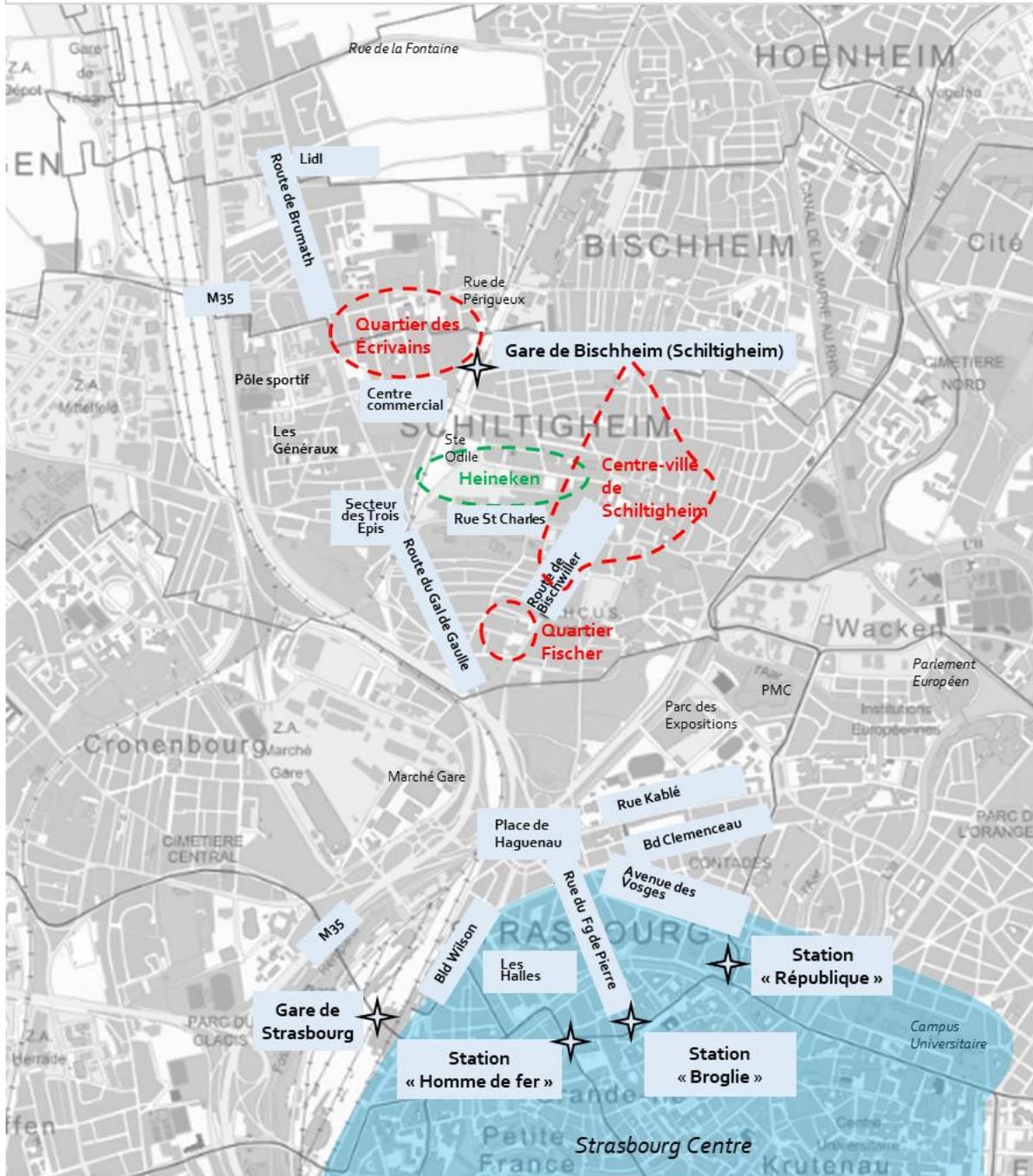
A2. À l'issue de la remise de cet avis, nous demandons à l'Eurométropole de tenir compte des recommandations sur lesquelles nous avons travaillé pour définir le tracé qui sera retenu. Nous rappelons également que ce projet de tramway au nord est utile pour créer une ville équitable et viable pour les générations futures. Il faut donner la possibilité aux habitants et habitantes de s'exprimer sur ce sujet important, notamment les premiers et premières concernés, lors des prochaines phases de dialogue. Une convention citoyenne en tant qu'objet démocratique permet d'intégrer les citoyens et les citoyennes aux décisions prises par les pouvoirs publics : nous recommandons à l'Eurométropole de réutiliser cette modalité pour certains projets clivants.

Convention citoyenne Tram Nord

Paragraphe adopté Pour : 93,8% Contre : 2,5% Abstention : 3,7%

A3. Dans cet avis, nous évoquons des noms de lieux qu'il nous a semblé utile de positionner sur une carte pour aider à la lecture de nos propositions.

Les principaux points d'intérêt évoqués dans les travaux de la Convention



B. Nos objectifs pour la desserte du nord de l'agglomération par le tramway

Paragraphe adopté Pour : 88,9% Contre : 4,9% Abstention : 6,2%

B1. Nous avons identifié des objectifs prioritaires pour assurer la desserte du nord de l'agglomération par le tramway :

L'équité territoriale

- La desserte du nord-ouest de l'Eurométropole en tramway doit se faire par souci d'équité territoriale. Un tracé cohérent au nord contribuera à cette équité.
- Le tramway doit accompagner l'attractivité des communes fortement peuplées pour un meilleur accès aux logements, aux emplois et aux services. Il s'agit notamment d'accompagner la croissance rapide de la population de Schiltigheim.
- Il faut renforcer l'attractivité des centres-villes, y compris des communes périphériques de Schiltigheim et Bischheim, et accompagner leur croissance (population, service, emploi).

La desserte des lieux clés

- Le tramway apportera de l'accessibilité pour les services, les particuliers et particulières et les professionnels et professionnelles, et doit desservir les zones stratégiques pour le développement et la vie des territoires (médiathèque, mairies...). Un bon tracé doit combiner la desserte des zones stratégiques et l'optimisation du temps de trajet. Le tramway doit être intéressant, pas uniquement pour les résidents et résidentes.
- Le tramway doit relier les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) du nord de l'agglomération au centre-ville de Strasbourg.

L'efficacité et la fiabilité du tramway

- Le tramway doit être rapide et fiable (arriver aux heures prévues). Il faut développer une offre de qualité, attractive et rapide. Le tracé doit rendre le trajet entre le quartier des Écrivains et le centre-ville de Strasbourg plus fréquent et plus fiable, pour être plus attractif que le bus. C'est cet objectif qui permet aux autres d'être réalisés.
- Il doit proposer des fréquences adaptées aux besoins des usagers et usagères.

La conciliation des usages et des différents modes de déplacement, dont la voiture

- Pour que le tramway soit la colonne vertébrale du réseau de transport et qu'il devienne une alternative crédible à la voiture, il doit faciliter les déplacements, réduire les nuisances et fluidifier la circulation. Le projet doit optimiser la cohabitation entre tous les modes de transports (vélos, voitures, bus, trottinettes, piétons).
- La majeure partie d'entre nous pense qu'il ne faut pas contraindre les automobilistes à abandonner la voiture, mais plutôt les inciter à prendre le tramway en premier. Il faut rappeler les enjeux du changement d'habitude : accompagner la transition, réduire les nuisances, l'encombrement des espaces publics, les émissions de CO₂ et de particules fines. Nous réaffirmons la nécessité de l'incitation plutôt que la contrainte, afin de ne pas aggraver les conflits d'usage ni de désigner les automobilistes comme de « mauvais élèves ».

Convention citoyenne Tram Nord

- Certains d'entre nous considèrent que le tramway ne doit pas empêcher l'usage de voitures individuelles.
- Les espaces publics autour du tramway doivent être sécurisés pour tous.

L'implantation de parkings relais au nord et l'intermodalité

- Pour favoriser l'intermodalité et diminuer le recours à la voiture, il faut des parkings relais, notamment sur le trajet nord dans une zone pertinente.
- Une approche multimodale doit être privilégiée, en renforçant les connexions entre le tramway, le train, les bus, la voiture, le vélo et la marche à pied, tout en laissant la possibilité de prolonger la ligne à l'avenir

L'adaptation de la ville au dérèglement climatique

- Le tramway doit contribuer à l'adaptation de la ville au dérèglement climatique en réduisant les îlots de chaleur. Il doit transformer les secteurs minéralisés en espaces plus frais et agréables.
- Le tramway est l'un des moyens prioritaires pour atteindre les objectifs de neutralité carbone et d'adaptation au dérèglement climatique.
- La ville se doit d'être attractive et durable, en conciliant densité, biodiversité, qualité de vie et cadre de vie (végétalisation, adaptation climatique, réduction du bruit), et réduire la pollution liée à la congestion automobile.

La concertation, la communication et l'incitation

- Il faut communiquer régulièrement sur le projet de tramway auprès de chaque citoyen et citoyenne pour favoriser l'adhésion (cela recoupe l'idée de prendre en compte les usages de toutes et tous et le fonctionnement de la ville au quotidien).
- Pour tenir compte des impacts du tramway sur les riverains et riveraines, les commerces et le quartier historique, il faut concerter les riverains et riveraines, les commerçants et commerçantes, les usagers et usagères, les experts et expertes (exemple : Architecte des Bâtiments de France (ABF)).
- Inciter à l'utilisation des transports plutôt que la voiture individuelle en assurant une intermodalité efficace, en proposant une offre peu coûteuse, confortable, accessible et sécurisée.

Paragraphe adopté Pour : 86,4% Contre : 6,2% Abstention : 7,4%

B2. Quelques objectifs viennent compléter nos réflexions :

- Le tramway doit contribuer à rendre la ville accueillante et accessible pour toutes et tous, des familles aux personnes âgées, en passant par les personnes à mobilité réduite (PMR) (par ailleurs l'accessibilité est une obligation légale). Néanmoins, le tramway ne peut y contribuer à lui seul.
- Avec l'augmentation de la fréquentation de la gare de Strasbourg, les voyageurs et voyageuses de la gare doivent facilement s'engager dans le réseau de tramway (certains et certaines considèrent que c'est déjà le cas).

C. Les défis à résoudre

Paragraphe adopté Pour : 91,4% Contre : 1,2% Abstention : 7,4%

C1. Parmi les enjeux auxquels nous nous sommes attelés, des défis nous semblent essentiels à résoudre pour assurer la desserte du nord de l'agglomération strasbourgeoise. Nous indiquons dans ce rapport comment nous y répondons et les débats qui ont traversé notre assemblée. Identifier ensemble ces défis a été plus facile que d'établir des consensus sur les solutions pour y répondre. Ainsi nous indiquons systématiquement dans ce rapport les points sur lesquels nous avons eu des débats, voire des désaccords.

Pour atteindre nos objectifs et assurer la desserte du nord de l'agglomération strasbourgeoise, il a fallu trouver les meilleures solutions pour :

- Un tracé optimal garantissant l'accès et la circulation de tous les usagers et usagères de la voie (piétons et piétonnes, cyclistes, automobilistes) ;
- Se raccorder au centre de Strasbourg sans fragiliser l'ensemble du réseau de tramway.

Par ailleurs, d'autres défis ont été identifiés par le groupe :

- Faire passer le tramway par des voies larges pour végétaliser le long des rails, sans léser les autres usagers lorsque cela est possible (piétons et piétonnes, cyclistes, automobilistes...);
- Choisir un tracé et l'aménagement associé des espaces publics qui auront un impact positif sur les activités économiques à Schiltigheim ;
- Permettre de désaturer le trafic automobile ;
- Conserver une bonne accessibilité à la gare centrale et repenser le réseau pour répondre aux enjeux de surfréquentation (exemple : les trajets gare-université via Homme de Fer) ;
- Utiliser des matériaux plus écologiques, par exemple pour les infrastructures ;
- Être vigilant sur le budget dans la conception du projet ;
- Construire un projet avec des possibilités d'évolutions.

D. L'insertion du tramway dans la ville

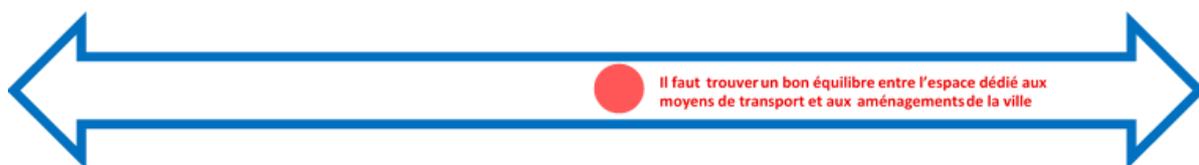
Paragraphe adopté Pour : 82,7% Contre : 11,1% Abstention : 6,2%

D1.1 D'une manière générale concernant l'insertion du tramway dans la ville, nous souhaitons que soit trouvé un bon équilibre entre les moyens de transport et l'aménagement de la ville, sachant que la création de la ligne de tramway est l'objectif central. Des aménagements de l'espace urbain autour du tramway sont nécessaires et peuvent être ambitieux, mais ils ne doivent pas systématiquement exclure la voiture. Nous souhaitons rendre indépendantes du projet Tram Nord toutes les opérations d'aménagement qui ne sont pas strictement nécessaires au bon fonctionnement du tramway et qui pourraient être réalisées dans un autre projet, pour une meilleure acceptabilité sociale. Il faut, en effet, demeurer extrêmement vigilant à l'acceptation du projet par la population de l'Eurométropole pour ne pas le bloquer.

Le tram est une occasion pour aménager la ville de manière ambitieuse et l'adapter au changement climatique

Notre position générale concernant l'insertion du tramway dans la ville

Le tram est la priorité et doit avant tout jouer son rôle de desserte des populations



Quel que soit le tracé envisagé, le tramway doit être efficace : sa vitesse commerciale, sa fréquence sont des priorités, avec un temps de trajet compétitif par rapport aux lignes de bus existantes. L'accessibilité physique, notamment des PMR, doit être un point de vigilance sur les différents aspects du projet de tramway, tant au niveau de l'accès aux quais, des trottoirs, de la circulation générale, de la végétalisation que du stationnement.

- L'accès aux quais du tram doit être facilité ;
- La végétalisation ne doit pas gêner l'accessibilité des lieux ;
- Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortables pour toutes et tous ;
- En cas de suppression de places de stationnement et lorsqu'il est prévu des alternatives à ces suppressions, il est important de garder des places à destination des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Comme pour l'accessibilité physique, la sécurité des piétons et piétonnes, en premier lieu sur les trottoirs et accès piétons, mais également plus généralement sur les aménagements cyclables, le stationnement ou encore la végétalisation, est un point de vigilance récurrent. Les accès pour les véhicules prioritaires et les véhicules de livraison doivent être conservés ou assurés, en prévoyant des voies de desserte et en leur permettant de pouvoir circuler partout.

Convention citoyenne Tram Nord

Paragraphe adopté Pour : 90,1% Contre : 6,2% Abstention : 3,7%

D1.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut rester dans un budget raisonné et compréhensible pour les citoyens et citoyennes ;
- Il faut veiller à desservir un maximum de citoyens et citoyennes en tenant compte des éventuelles difficultés de mobilité de chacun et chacune. Le tracé du tramway doit être utile pour être un succès. Il constitue une réponse clé à l'enjeu climatique ;
- Il est nécessaire d'assurer la fréquence, la vitesse commerciale et l'efficacité du tramway ;
- Il faut faire attention à la sécurité des piétons et piétonnes et des cyclistes ;
- Il faut veiller à l'accès des PMR ;
- La voiture est essentielle à certains usagers. Il faut proposer des alternatives à la suppression des places de parking.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

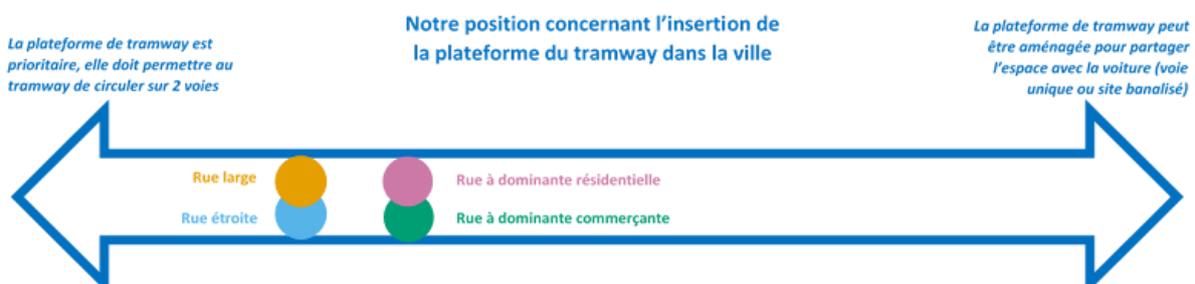
- Végétaliser au maximum dans la mesure du possible ;
- Desservir le quartier des Écrivains ;
- Présenter longtemps à l'avance et régulièrement le projet aux riverains et riveraines (réunions de concertation, campagnes de communication, courriers...).

Au-delà de ce premier positionnement général, nous avons développé un argumentaire concernant six sujets majeurs : la plateforme du tramway, la végétalisation et la déminéralisation, la circulation générale des véhicules motorisés, les aménagements cyclables, les trottoirs et autres accès piétons et le stationnement. Nous avons travaillé autour de ces sujets lors des différentes sessions de la convention. Pour chacun d'eux nous exposons notre avis général en précisant nos points d'attention et d'alerte et en détaillant nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale.

La plateforme du tramway

Paragraphe adopté Pour : 84,0% Contre : 9,9% Abstention : 6,2%

D2.1 Dans une rue où passe le tramway, nous considérons que la plateforme de tramway est globalement prioritaire sur tout autre aménagement. Le tramway et les aménagements qui l'accompagnent permettront d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les îlots de chaleur.



Convention citoyenne Tram Nord

D2.2

Paragraphe adopté Pour : 91,4% Contre : 1,2% Abstention : 7,4%

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut faire attention à faciliter l'accès des quais du tramway aux PMR ;
- Il faut faire attention à conserver un accès livraison (notamment dans les rues commerçantes) ainsi qu'un accès PMR ;
- Dans certaines situations confirmées par des études techniques, la voie unique de tramway peut être une solution ;
- Dans les rues résidentielles, il faut laisser aux résidents et résidentes des possibilités de stationnement.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Avoir une cadence compétitive du tramway ;
- Aménager des places de dépose-minute pour les résidents et résidentes, les commerçants et commerçantes ;
- Dans les voies larges, privilégier le tramway à double sens aux autres usages et permettre une voie de circulation pour les voitures ;
- Prévoir des mesures d'accompagnement pour les commerçants et commerçantes pendant les travaux et en situation de projet.

La végétalisation et la déminéralisation

Paragraphe adopté Pour : 86,4% Contre : 7,4% Abstention : 6,2%

D3.1 Nous considérons qu'il faut maintenir et compléter la végétation existante et déminéraliser au maximum les espaces autour du tramway. En effet, la végétation est indispensable puisqu'elle permet de lutter contre les îlots de chaleur, de rafraîchir la ville, d'améliorer le cadre de vie, d'augmenter le bien-être de la population et d'égayer le quotidien des habitants et habitantes ne disposant pas de jardin. Toutefois, si elle est prioritaire par rapport aux places de stationnement (sauf celles dévolues aux PMR et aux livraisons), la végétalisation ne doit jamais empêcher l'installation d'une plateforme de tramway : c'est pourquoi dans les rues étroites où l'espace disponible n'est parfois pas suffisant, nous considérons qu'elle n'est pas prioritaire. La végétation et les espaces de détente sont très importants dans les rues commerçantes, notamment dans le centre-ville et la Neustadt, puisqu'ils accroissent leur attractivité, et dans le secteur de la gare de Strasbourg pour le bien-être des riverains et riveraines.



Paragraphe adopté Pour : 84,0% Contre : 9,9% Abstention : 6,2%

D3.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Le choix des essences d'arbres doit être bien réfléchi au regard des futures conditions climatiques et de leur environnement ;
- Il est important de permettre l'infiltration des eaux pluviales ;
- La végétation ne doit pas gêner l'accessibilité des lieux ni endommager les bâtiments ou les infrastructures ;
- Il faut assurer le confort des piétons et piétonnes ;
- Il faut faire attention à l'entretien des espaces verts, des parcs et à la sécurité dans ces derniers ;
- Selon la place disponible, la végétation n'a pas la même importance. Dans une rue commerçante étroite, il faut de la place prioritairement pour les clients et clientes. Dans les rues résidentielles, il ne faut pas gêner les usagers et usagères.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Ombrager le plus possible pour lutter contre la chaleur et limiter les îlots de chaleur ;
- Proposer des solutions innovantes et esthétiques afin d'accomplir cet objectif ;
- Créer une trame verte le long du trajet retenu, quel qu'il soit, en végétalisant au mieux pour assurer la continuité écologique.

La circulation générale des véhicules motorisés

Paragraphe adopté Pour : 82,7% Contre : 7,4% Abstention : 9,9%

D4.1 Pour nous, la place de la circulation générale dans l'espace public autour du tramway dépend du type de voie empruntée et des secteurs géographiques dans la ville. Toutefois, nous considérons qu'il faut être attentifs à l'impact sur les riverains et riveraines qui doit demeurer limité pour garantir l'acceptation du projet et l'accessibilité de l'espace public aux PMR.

Dans les rues étroites, il faut déplacer la circulation des voitures vers un itinéraire de contournement et prioriser si possible le tramway sur une ou deux voies tout en conservant des dépose-minutes qui évitent l'utilisation des places par des voitures ventouses.

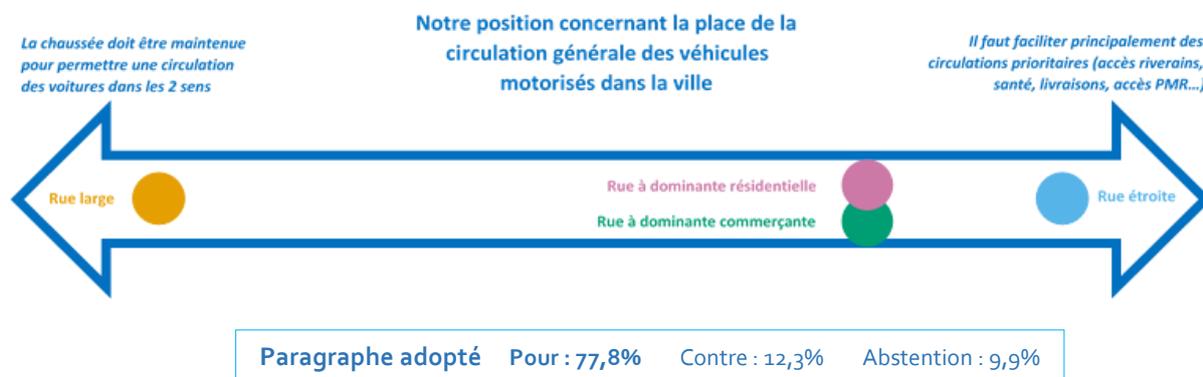
Si une voie de circulation est possible, il faudrait veiller à réduire la vitesse des voitures et à maintenir un accès des automobiles aux parkings privés et aux commerces.

Dans les rues larges, les deux sens de circulation pour les automobiles et les autres utilisateurs et utilisatrices peuvent être conservés ainsi que le tramway en double voies centrales.

Dans les rues résidentielles larges, l'espace peut être partagé équitablement entre les voitures et le tramway en réservant par exemple une voie à chaque mode.

Convention citoyenne Tram Nord

À Schiltigheim et Bischheim, il faut adapter les sens de plusieurs rues sans reporter le trafic sur la M35 qui est déjà très chargée : l'arrivée du tramway devrait permettre le report partiel vers d'autres modes que la voiture.



D4.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut garder des axes structurants dans la ville ;
- Il est nécessaire de mettre en place quelque chose de dissuasif pour les véhicules ne devant pas accéder aux places de parking PMR ;
- L'accès réservé aux riverains et riveraines doit être vraiment réservé uniquement à elles et eux ;
- Il faut être vigilant à propos des charges à porter telles que les courses ;
- Des accès prioritaires (PMR, livraison, secours) dans les rues étroites doivent être assurés ;
- La pollution et les bouchons dans les zones résidentielles doivent être évités ;
- Des places de parking PMR dans les zones commerçantes doivent être installées ;
- L'impact sur le trafic automobile constituait un grand motif de blocage et de tension dans le projet initial à Schiltigheim et Bischheim. Il faut réfléchir à une réponse globale pour aboutir à un compromis, tout en faisant attention aux connexions avec les autoroutes et avec Ikea, aux connexions transversales et au risque de report de la voiture et de ses problématiques en termes de déplacements et de pollution ;
- Les véhicules de service public doivent pouvoir circuler partout ;
- Il faut rester cohérent et trouver un point d'équilibre entre les différents usages, veiller à la sécurité et avoir une circulation plus lisible place de Haguenau ;
- Le PLU interdit le report de trafic sur la M35 pour préserver les gains du Grand Contournement Ouest. Il faudrait donc modifier le PLU pour y détourner la circulation transfrontalière. Attention tout de même à ne pas mettre trop en difficulté les travailleurs transfrontaliers et travailleuses transfrontalières.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Réduire la vitesse des voitures pour limiter la pollution sonore et atmosphérique ;
- Favoriser les rues en sens unique autour du tramway pour éviter les flux de traverse et préserver les résidents et résidentes ;
- Favoriser l'accès aux circulations prioritaires pour les riverains et riveraines ;
- Donner la priorité aux PMR, secours, etc. dans les rues étroites.

Les aménagements cyclables

Paragraphe adopté Pour : 84,0% Contre : 9,9% Abstention : 6,2%

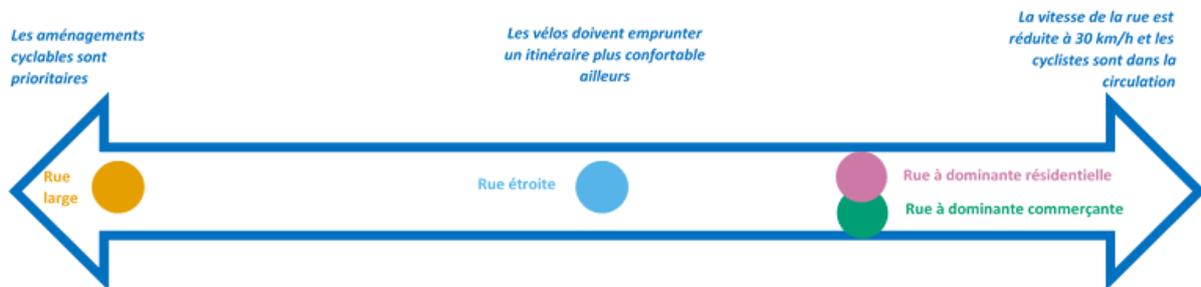
D5.1 Les aménagements cyclables sont prioritaires sauf dans les rues étroites.

Dans les rues étroites, les vélos doivent emprunter un circuit plus adapté ailleurs, ce qui permet d'optimiser le temps de trajet du tramway et de favoriser la sécurité des cyclistes. La majorité d'entre nous note qu'il faut éviter à tout prix de mélanger les cyclistes et les voitures pour augmenter la sécurité : cette dernière doit être prioritaire sur toute autre considération. Une minorité de personnes ne sont toutefois pas d'accord et souhaitent limiter la vitesse à 30km/h dans ces voies étroites mais aussi dans les rues commerçantes.

Dans les rues larges, le vélo doit bénéficier d'un itinéraire efficace sans qu'il y ait besoin de détourner les cyclistes.

À Schiltigheim et Bischheim, le réseau cyclable est dangereux, il faut agir pour le sécuriser et le développer, ce qui permettrait de potentiellement fluidifier le trafic routier. Le tramway doit favoriser les mobilités actives en améliorant les axes cyclables identifiés comme points noirs dans le baromètre des villes cyclables et en assurant la continuité du parcours cyclable à Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim.

Notre position concernant la place des aménagements cyclables dans la ville



D5.2

Paragraphe adopté Pour : 85,2% Contre : 11,1% Abstention : 3,7%

Nos points d'attention et d'alerte :

- Les pistes cyclables doivent être d'une largeur suffisante. Il faut uniformiser et sécuriser le réseau cyclable ;
- Dans les rues étroites, la priorité doit être donnée aux piétons et piétonnes. Il faut faire attention à ce que les cyclistes bénéficient d'un itinéraire réellement plus adapté en dehors des rues étroites ;
- Il faut apaiser les espaces cyclables : assurer la sécurité et la continuité du réseau cyclable sur la route de Bischwiller, la route du Général de Gaulle et la place de Haguenau ;
- Les pistes cyclables sont rares à Bischheim ;
- Les réseaux cyclables de la place de Haguenau, du centre-ville de Strasbourg et de la Neustadt sont dangereux.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Compléter le réseau cyclable de manière sécurisée avec des pistes assez larges, adaptées aux flux en séparant, si possible, les piétons et piétonnes et les cyclistes, notamment à Schiltigheim, Bischheim et place de Haguenau, afin de les rendre attractives ;
- Réaliser des aménagements cyclables dans les rues adjacentes aux rues étroites ;
- Prévoir des arceaux pour stationner les vélos afin de favoriser la venue des cyclistes dans les rues commerçantes ;
- Relier au centre-ville le terminus parking relais ou a minima le QPV des Écrivains avec une voie cycliste sécurisée, via la route du Général de Gaulle (si elle n'est pas utilisée par le tramway).

Les trottoirs et autres accès piétons

Paragraphe adopté Pour : 79,0% Contre : 14,8% Abstention : 6,2%

D6.1 Dans une rue commerçante, les trottoirs assurent la sécurité des piétons et piétonnes, améliorent l'attractivité des commerces et permettent d'installer des terrasses pour les restaurants.

Dans une rue étroite commerçante, nous nous positionnons donc en faveur d'aires piétonnes dans une logique où il n'y aurait pas d'accès voiture ; en revanche les trottoirs seraient réduits au minimum si un accès voiture était possible.

Dans les rues commerçantes larges, deux poussettes doivent pouvoir se croiser.

Les rues résidentielles présentent moins d'intérêt à être piétonnisées et les aménagements des trottoirs doivent y être minimum pour conserver de la place pour le stationnement. Dans les rues résidentielles larges, attention à la largeur minimum des trottoirs : il faut que des poussettes et des fauteuils roulants puissent s'y croiser.



Paragraphe adopté Pour : 84,0% Contre : 9,9% Abstention : 6,2%

D6.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut prioriser le tramway dans les rues commerçantes, car pour la plupart des commerces de proximité la voiture n'est pas la priorité ;
- Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour être confortables pour toutes et tous et permettre aux véhicules d'urgence de passer dans les rues étroites. La sécurité des piétons et piétonnes doit être assurée, notamment place de Haguenau ;

Convention citoyenne Tram Nord

- Il faut essayer de garder de la place pour tout le monde dans les rues larges.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Matérialiser les zones piétonnes et cyclables pour augmenter la sécurité ;
- Mettre en place des aires piétonnes qui donnent la priorité aux piétons et piétonnes et qui permettent la circulation cyclable des riverains et riveraines, la végétalisation et l'accès des véhicules d'urgence pour les rues étroites ;
- Installer des trottoirs confortables ;
- Installer un trottoir un peu plus large pour aménager des places de stationnement prioritaires dans les rues commerçantes.

Le stationnement

Paragraphe adopté Pour : 84,0% Contre : 9,9% Abstention : 6,2%

D7.1 Avoir un tramway compétitif permettra de diminuer les besoins en places de stationnement : nous jugeons donc que le maintien des places de stationnement n'est globalement pas prioritaire sur le tracé, à condition de laisser la possibilité de se garer à proximité dans les parkings existants ou dans les parkings relais et silos et de créer des places de stationnement dépose-minute.

En revanche, dans les rues larges, la conservation de possibilités de stationnement, si elle est possible, reste plébiscitée par la majorité d'entre nous. Une minorité pense que les places peuvent aussi y être supprimées.



Paragraphe adopté Pour : 85,2% Contre : 11,1% Abstention : 3,7%

D7.2

Notre point d'attention et d'alerte :

- Si le stationnement semble un sujet secondaire, il faut rester attentif aux PMR, aux accès, aux livraisons, aux tarifs résidents.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Privilégier les parkings collectifs (souterrains ou silos) ;
- Installer des parkings relais ;
- Proposer la gratuité du stationnement pour ceux et celles qui prennent le tramway. Développer une offre de parking relais gratuit pour renforcer l'attractivité du projet de tramway ;

- Traiter différemment le stationnement des résidents et résidentes auxquels il faut donner la priorité et celui des visiteurs et visiteuses extérieurs pour tenir compte des contraintes spatiales qui vont diminuer le nombre de places de stationnement ;
- Dans les rues étroites, vérifier comment aménager les parkings ailleurs ;
- Développer des solutions alternatives pour ne pas créer des difficultés aux résidents et résidentes notamment ceux éloignés d'un parking : en construire à proximité sur les friches ; créer des parkings collectifs à proximité des zones résidentielles ;
- Aménager des places de stationnement limité (zone bleue, arrêts minutes, etc.), notamment dans les rues commerçantes ;
- À Schiltigheim, construire des parkings silos pour les habitants et habitantes qui n'ont pas de parking résident et créer des places de stationnement résident. Utiliser la friche Heineken pour y créer des places de stationnement, construire un parking public, préférentiellement en silo, et mettre en place un tarif préférentiel pour les résidents et résidentes et les travailleurs et travailleuses.

L'insertion du tramway dans des lieux spécifiques

La place de Haguenau

Paragraphe adopté Pour : 86,6% Contre : 8,5% Abstention : 4,9%

D8.1 Le trajet du Tram Nord passera par la place de Haguenau. L'arrivée du tram nécessitera des modifications de circulation et doit permettre de modifier les habitudes de transports, tout en maintenant une facilité d'accès aux résidents et résidentes. La fonctionnalité de la place de Haguenau a fait débat au sein de la convention citoyenne : certains et certaines souhaitent en faire un lieu apaisé pour les habitants et habitantes du quartier en déroutant la circulation de transit, tandis que d'autres souhaitent en faire un lieu multimodal : nous proposons donc des options différentes pour l'organisation du trafic sur cette place (voir « Nos propositions » ci-dessous).

Le parc de la place de Haguenau est unique dans le quartier : il est donc très important pour apporter de la fraîcheur et capter les gaz à effet de serre. Il faut donc continuer à végétaliser cette place pour la rendre plus accueillante.

La majorité d'entre nous estime que le réseau cyclable est déjà surchargé alors même que les flux augmentent : il faut le compléter pour le sécuriser et y utiliser une meilleure signalisation (prévoir des couleurs) pour séparer les différents usages : piétons, cyclistes, voitures. Une minorité d'entre nous estime que le réseau cyclable existant est suffisant.

Paragraphe adopté Pour : 78,0% Contre : 14,6% Abstention : 7,3%

D8.2

Notre point d'attention et d'alerte :

- La perte de stationnement qu'il faudra compenser sera certainement une source de tension.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Maintenir le viaduc pour fluidifier et pacifier la circulation. De plus, sa suppression envisagée avait suscité beaucoup d'opposition ;
- Ne plus permettre de faire le tour de la place de Haguenau en voiture ;

- Mieux orienter les conducteurs et conductrices en transit pour limiter l'utilisation des axes autour de la place de Haguenau, en procédant éventuellement à des modifications de sens de circulation sur certaines portions, mais pas partout pour ne pas pénaliser les résidents et résidentes ;
- Maintenir l'accès des voitures à la M35 depuis la place de Haguenau pour y faire passer le trafic de transit ;
- Maintenir les places de stationnement pour les PMR, les urgences et les livraisons ;
- Créer un parking silo et/ou un parking public (par exemple à la maison du bâtiment ou sur un parking rue Jacques Kablé tel que projeté dans le projet de 2021), bien situé pour les habitants et habitantes et les riverains et riveraines (personnes qui travaillent ou se rendent physiquement dans cette zone), car des places de stationnement seront supprimées aux abords ;
- Embellir le parc de la place de Haguenau et en faire un espace de partage pour toutes les catégories d'âge ;
- Sécuriser les accès piétons du parc de la place de Haguenau, dangereux et difficile d'accès ; le désenclaver en installant une passerelle d'accès pour les piétons et piétonnes avec une rampe pour les familles avec poussettes ou le déplacer.

Si le tramway devait passer dans le secteur de la gare de Strasbourg

Paragraphe adopté Pour : 79,3% Contre : 13,4% Abstention : 7,3%

D8.3 Avec l'augmentation de la fréquentation de la gare de Strasbourg, les voyageurs et voyageuses de la gare devraient pouvoir facilement s'engager dans le réseau de tramway. Une minorité d'entre nous considère que c'est déjà le cas et que cela resterait aisé même avec l'augmentation de la fréquentation de la gare, même si les heures de pointe peuvent poser une problématique particulière.

Nous estimons que l'accès à la gare de Strasbourg en voiture devrait être maintenu, ainsi que son caractère de pôle d'échanges multimodaux. Un accès prioritaire à la gare devrait être maintenu pour les PMR, les résidents et résidentes. Cependant, l'aménagement de la place de la gare pourrait se faire dans un second temps, ce n'est pas un projet prioritaire, voire il se situe en dehors des compétences de la convention citoyenne. Une minorité d'entre nous estime que la conception d'un tramway permettant d'arriver à la gare fournit une alternative à la voiture et qu'il n'est donc pas nécessaire d'y favoriser le maintien de l'automobile.

Concernant le stationnement, il faudrait inciter toutes les personnes qui ont la possibilité d'aller se garer plus loin à le faire, tout en laissant la gare accessible au plus près pour les personnes vulnérables (pas que les personnes en situation de handicap en possession d'une carte) et un dépose-minute. Il faudrait aussi différencier le stationnement des résidents et résidentes du stationnement des usagers et usagères de la gare. Une minorité d'entre nous souhaite maintenir et développer le stationnement de longue durée et de dépose.

Il serait nécessaire de créer un réseau cyclable à proximité de la gare de Strasbourg et d'y favoriser la sécurité des cyclistes en leur proposant une continuité cyclable jusqu'au parking vélo de la gare.

D8.4

Paragraphe adopté Pour : 82,9% Contre : 9,8% Abstention : 7,3%

Nos points d'attention et d'alerte :

- La gare de Strasbourg est la troisième gare française (hors Paris) avec une augmentation de trafic de 5% par an. Par ailleurs, de nombreuses communes autour de Strasbourg ne sont pas desservies en transports : il y existe donc des besoins de déplacement en voiture pour rejoindre la gare. Si elle était concernée par le projet, de nouveaux itinéraires pourraient être envisagés pour accéder à la gare, notamment pour les PMR et les usagers et usagères qui le nécessitent ;
- Il faudrait trouver comment accompagner les vélos jusqu'à leur point de stationnement sur ou sous la place de la gare de Strasbourg de manière sécurisée ;
- La SNCF a déjà prévu des travaux à l'arrière de la gare de Strasbourg en 2032 : une entrée piétonne est prévue plus proche du boulevard Wilson. Il faudrait le prendre en compte ;
- Il serait important d'améliorer la signalétique pour inciter les gens à utiliser les parkings Wodli et Sainte-Aurélie ; l'accès à ces parkings devrait être facilité selon le sens de circulation. Attention tout de même à différencier la situation des résidents et résidentes du quartier et de celle des usagers et usagères de la gare ;
- Il faut rendre cohérent l'arrivée du projet avec le développement du Réseau Express Métropolitain Européen (REME) et le réseau existant, notamment autour de la gare.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Aménager mieux la place de la gare de Strasbourg car elle est encore très minérale et très chaude. Développer de la verdure, des zones d'ombre dans le secteur de la gare de Strasbourg (couvrir notamment les voies ferrées par exemple) ;
- Installer l'accès à la gare en voiture à l'arrière de celle-ci pour la relier à l'autoroute ;
- Créer un accès prioritaire et un dépose-minute place de la gare et améliorer la signalétique des parkings dépose-minute ;
- Améliorer les informations sur les parkings voiture et les accès vélo du secteur.

Si le tramway devait passer par le secteur de la Neustadt

Paragraphe adopté Pour : 74,4% Contre : 18,3% Abstention : 7,3%

D8.5 Le Tram Nord devrait permettre de modifier les habitudes de transport tout en maintenant une facilité d'accès aux résidents et résidentes. La M35 pourrait être utilisée pour déporter une partie de la circulation vers l'Allemagne qui utilise actuellement l'avenue des Vosges. Une minorité d'entre nous pense toutefois que la circulation devrait être modifiée au minimum dans ce quartier.

Il faudrait développer des pistes cyclables sécurisées notamment le long de l'avenue des Vosges.

Il faudrait chercher une compensation partielle des places de stationnement supprimées. Cela permettrait d'avoir des places facilement accessibles pour les résidents et résidentes, tout en gardant l'idée qu'ajouter des places de stationnement peut avoir pour effet d'ajouter du trafic. Le stationnement serait nécessaire pour faciliter l'accès au tramway, pas pour permettre à des usagers

et usagères de rejoindre le centre en voiture. Une minorité d'entre nous veut prévoir et créer suffisamment de places de stationnement.

D8.6

Paragraphe adopté Pour : 76,8% Contre : 17,1% Abstention : 6,1%

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faudrait faire attention à maintenir une circulation facile pour les résidents et résidentes dans le secteur du centre-ville et de la Neustadt qui doit inclure « le centre élargi » également ;
- Il faudrait faire attention au coût du stationnement en différenciant le tarif pratiqué en fonction des publics : résidents et résidentes et autres (touristes, usagers et usagères du tramway). Il y aurait une diminution du nombre de places de stationnement ou de l'espace pour la ligne de tramway.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Simplifier le plan de circulation (par exemple avenue des Vosges pour laquelle nous faisons des propositions dans la partie H de notre avis) ;
- Végétaliser le secteur ;
- Réaménager la végétation sur l'avenue des Vosges jusqu'à la place de la République.

E. Nos priorités pour l'ensemble du tracé du Tram Nord

Paragraphe adopté Pour : 89,0% Contre : 7,3% Abstention : 3,7%

E1.1 Concernant le tracé, nous avons discuté des objectifs et considérons que le tramway doit relier les QPV du nord de l'agglomération au centre-ville de Strasbourg. Le tracé doit rendre le trajet en tram entre le quartier des Écrivains et le centre-ville de Strasbourg plus fréquent et plus fiable que le bus pour être plus compétitif que ce dernier. Plus précisément, nous préconisons un trajet direct du quartier des Écrivains à la Grande Île et ses abords immédiats (Faubourg de Pierre, République ou Gare...), avec une connexion efficace pour rallier la gare si celle-ci n'est pas directement reliée. C'est un enjeu d'équité territoriale.

Dans ce document nous entendons par « centre » un territoire qui comprend la Grande Île et le centre élargi incluant la Neustadt, la Gare et les Halles : voir l'illustration ci-jointe.



Le Tram Nord doit assurer un maillage efficace pour éviter de surcharger le réseau existant. Il doit aller au centre de Strasbourg, tout en tenant compte du fait que le nœud stratégique de l'Homme de Fer est déjà à sa limite de capacité.

Le tramway doit desservir les friches industrielles (principalement la friche Heineken) pour accompagner leur transformation en espaces dynamiques accessibles par un mode de transport performant.

F. Le(s) tracé(s) que nous proposons au nord

Paragraphe adopté Pour : 84,1% Contre : 11,0% Abstention : 4,9%

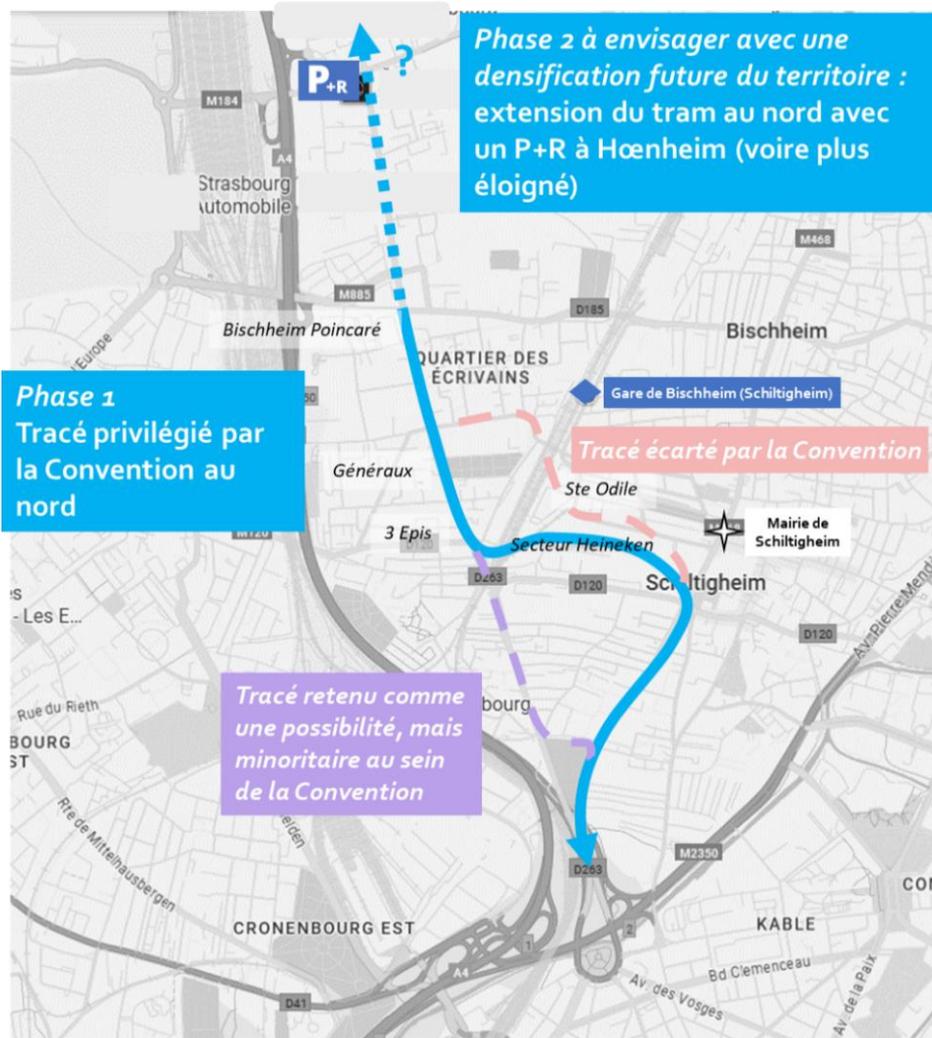
F1.1 Nous privilégions un itinéraire qui passe par le centre-ville de Schiltigheim. Sur la route de Bischwiller, la solution d'une voie unique de tramway maintenant une voie de voitures ou une zone de rencontre nous semble intéressante, mais nous souhaitons que plusieurs propositions d'insertion soient établies pour en discuter avec les riverains et riveraines et les commerçants et commerçantes lors d'une phase ultérieure. Nous privilégions ensuite un passage par la friche Heineken plutôt que par la rue Saint-Charles, trop étroite, et par le secteur des Trois Epis plutôt que par la gare de Bischheim, pas assez fréquentée.

Toutefois, une minorité d'entre nous privilégie un tracé plus direct par la route du Général de Gaulle, ce que nous ne souhaitons pas écarter complètement.

Nous préconisons dans un premier temps de ne pas prolonger la ligne du Tram Nord au-delà de Bischheim afin de ne pas engendrer de coûts supplémentaires pour desservir des secteurs de plus faible densité. En revanche, il nous semble important de construire au terminus un parking relais ainsi qu'un parking silo sur la friche Heineken, afin de compenser la suppression de places de stationnement le long du tracé.

Convention citoyenne Tram Nord

Tracé privilégié par la convention au nord



Notre option privilégiée : un tracé via le centre de Schiltigheim

Paragraphe adopté Pour : 87,8% Contre : 8,5% Abstention : 3,7%

F2.1 Nous préconisons de faire passer le Tram Nord par le centre de Schiltigheim. Ce tracé desservirait les lieux d'intérêt du centre de Schiltigheim (mairie, médiathèque, commerces, etc.) et redonnerait une centralité à la ville. Ce tracé permettrait également aux habitants et habitantes du quartier des Écrivains d'être reliés au centre de Schiltigheim, qui deviendrait ainsi un lieu de destination, de sociabilité, en plus du centre de Strasbourg, et permettrait de desservir une population plus importante. Ce parcours, qui offre plus de possibilités d'aménagements que le tracé direct vers Strasbourg, peut éviter la difficulté du sens unique de circulation automobile qui a fait débat lors des phases de concertation précédentes et à l'enquête publique : en effet il permet de conserver le trafic automobile sur la route du Général de Gaulle. Le différentiel de temps de trajet entre les deux options est raisonnable. Le passage par le site d'Heineken offre des opportunités foncières et donc l'avantage de pouvoir concilier (comme à la Rotonde) tramway et bus pour desservir Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim, en construisant un parking en silo sur la friche.

F2.2.

Paragraphe adopté Pour : 78,0% Contre : 13,4% Abstention : 8,5%

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut conduire des études complémentaires concernant les cavités ;
- Il faut tenir compte des bâtiments historiques ;
- Attention à la vitesse commerciale du tramway : le temps de trajet doit rester compétitif, inférieur à celui des bus actuels C9 et C3 ;
- Le tramway doit être prioritaire aux carrefours pour compenser au maximum le temps perdu par rapport au trajet direct (exemple : pas de site partagé sur les rues étroites) ;
- Le plan de circulation dans les quartiers traversés doit être adapté ;
- Il faut être vigilant dans la mesure du possible à garder une voie de circulation pour automobiles dans le sens Strasbourg-Schiltigheim sur la route de Bischwiller ; cela dit, plusieurs propositions d'insertion doivent être réalisées et soumises à l'avis des résidents et résidentes et des commerçants et commerçantes ;
- La reconversion du site d'Heineken doit prendre en compte le tracé proposé par la convention et ne pas retarder son déploiement.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Créer le nombre de stations adaptées (par exemple 3 stations sur la route de Bischwiller et 2 stations sur la friche Heineken, vu l'ampleur du site) ;
- Prévoir un pont au niveau des Trois Epis.

Un passage par Heineken et le secteur des Trois Epis, plutôt que par la gare de Bischheim

Paragraphe adopté Pour : 79,3% Contre : 11,0% Abstention : 9,8%

F3.1 La question de la desserte du secteur des Trois Epis et du quartier des Généraux ou celle de la gare de Bischheim a été posée. Nous sommes quasiment unanimes à estimer qu'il faut privilégier une desserte du secteur des Trois Epis et du quartier des Généraux par rapport à une option de passage à la gare de Bischheim. Des études pourraient être menées pour favoriser l'intermodalité entre les Trois Epis et la gare de Bischheim.

Le site de Heineken ouvre des opportunités pour faire passer la ligne de tramway au secteur des Trois Epis. Le passage du tramway dans ce secteur permettra en outre de refaire et d'élargir le pont au niveau des Trois Epis, d'y maintenir la circulation des véhicules et de desservir une école primaire située à 50 mètres du tracé au niveau des Trois Epis. Enfin, elle favorise la desserte du quartier prioritaire des Généraux.

Paragraphe adopté Pour : 80,5% Contre : 12,2% Abstention : 7,3%

F3.2 Nous rejetons l'opportunité de passer par la gare de Bischheim malgré les atouts que nous avons bien identifiés :

Convention citoyenne Tram Nord

- Cela permettrait de moderniser la gare et d'y accueillir le Réseau Express Métropolitain Européen (REME) (et donc plus de trains par jour) ;
- C'est un atout qui permet aux usagers de sortir de l'aire urbaine de Strasbourg, davantage qu'un usage pour rejoindre le centre-ville de Strasbourg ;
- Dans ce cas, le tracé pourrait passer par le cœur du quartier des Écrivains mais nous avons également considéré que cela remettrait en question un projet urbain déjà largement concerté avec la population. Nous ne retenons donc pas cette possibilité.

En effet, malgré ces intérêts, nous retenons surtout les contraintes d'un passage par la gare de Bischheim :

- L'enclavement de la gare, sa faible fréquentation et la fréquence des trains ;
- Le coût d'un tel projet est élevé car il faudrait créer un nouveau pont proche de la gare pour faire passer le tramway, ce qui est complexe ;
- L'augmentation des coûts (virages, tournants, ralentisseurs) et de la durée du trajet induits par cette option ;
- La desserte de secteurs moins denses ;
- De plus, la gare de Bischheim demeure quand même à proximité de la ligne de tramway.

Une autre option envisagée : un tracé direct par la route du Général de Gaulle

Paragraphe adopté Pour : 76,3% Contre : 17,5% Abstention : 6,3%

F4.1 Une minorité d'entre nous s'est prononcée en faveur d'un tracé reliant plus directement l'ouest des communes nord à Strasbourg par la route du Général de Gaulle et la route de Brumath. En effet, ce tracé (semblable à celui présenté initialement par l'Eurométropole) permettrait de relier le quartier des Écrivains au centre de Strasbourg rapidement et efficacement. Il y aurait moins besoin d'aménagements, il coûterait moins cher. Il permettrait d'éviter la piétonisation de la route de Bischwiller qui a été un point de blocage pour le projet précédent. De plus, la route du Général de Gaulle étant plus large, elle permet de mettre en place des pôles intermodaux. Le tramway serait toujours relié aux lignes de bus préexistantes et qui seraient alors maintenues (50, 60, 70, C3).

Si cette option était retenue, nous préconisons de maintenir deux sens de circulation pour les voitures la voie étant plus large.

Paragraphe adopté Pour : 88,8% Contre : 5,0% Abstention : 6,3%

F4.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut conserver la ligne de bus C3 jusqu'en ville ;
- Il est nécessaire de revoir le positionnement des arrêts par rapport au projet présenté à l'enquête publique pour se rapprocher de la friche Heineken ;
- La vitesse commerciale est la priorité ;
- Concernant l'ancien projet, nous avons des interrogations sur l'intérêt de la piétonisation de la portion sud de la route de Bischwiller : nous ne pensons pas qu'elle est essentielle, il faut faire attention à l'acceptabilité de la population.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Réorganiser certains bus (lignes 50, 60, 70) pour assurer un bon maillage horizontal qui permettra de relier la mairie, la médiathèque...avec une augmentation de la fréquence des bus pour que le temps d'attente soit inférieur à 20 minutes ;
- Renforcer en particulier le bus 60 par la rue Saint-Charles ;
- Créer un parking pour les résidents à l'entrée de la friche Heineken côté rue Saint-Charles.

La question du terminus

Paragraphe adopté Pour : 83,8% Contre : 11,3% Abstention : 5,0%

F5.1 Pour déterminer la position du terminus, trouver un lieu où construire un parking relais nous semble l'option à privilégier. En effet, cela s'inscrit dans la logique de desservir à terme d'autres communes au nord jusqu'à Vendenheim, mais dans un second temps. Quelle que soit la position du terminus, il faudrait éviter d'avoir à exproprier des habitants et habitantes et de supprimer des champs. Plusieurs options sont envisageables pour construire le terminus :

- Utiliser un espace vierge de toute activité ;
- Exproprier des concessions automobiles plutôt que des habitations (à Hœnheim notamment) ;
- Utiliser le parking du Lidl de Hœnheim.

Un parking relais facilement accessible depuis l'autoroute permettrait de diminuer le trafic sur la M35 et de favoriser l'intermodalité. De plus, l'installation d'un parking silo situé le long de la ligne de tramway sur la friche Heineken (par exemple un parking en ouvrage type Rotonde) est une nécessité, même si une minorité d'entre nous estime qu'il ne serait alors pas bien desservi et trop éloigné des grands axes routiers.

Pour une minorité d'entre nous, la question du parking relais n'est pas prioritaire car elle pourrait créer des contestations et bloquer le projet. Le terminus devrait être destiné en priorité au quartier des Écrivains pour l'instant. L'accès des habitants et habitantes des communes plus lointaines par un parking relais serait à envisager lors d'une prolongation future.

Paragraphe adopté Pour : 83,8% Contre : 12,5% Abstention : 3,8%

F5.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Le coût supplémentaire nécessaire à la prolongation du tramway ;
- L'attractivité et l'utilisation du parking relais ;
- Certains d'entre nous considèrent que l'expropriation des habitants et habitantes et la suppression des champs ne sont pas acceptables, qu'il faut les éviter au maximum. Il faut vérifier si prolonger le tramway vers le nord provoquera d'autres expropriations ;
- Il faut être attentif aux restrictions budgétaires : procéder en deux phases ? ;
- Il n'est pas possible d'implanter un parking relais sur l'espace agricole qui constitue un « poumon vert » à cheval sur Bischheim et Hœnheim.

Nos propositions pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Aménager la ligne de tramway à proximité d'un grand axe routier ;
- Créer un parking photovoltaïque pour être autosuffisant ;
- Réfléchir à la possibilité d'aller au-delà du Lidl dans un second temps ;
- Utiliser les terrains des concessionnaires automobiles de Hœnheim et Bischheim.

G. Le raccordement au reste du réseau dans le centre de Strasbourg

Paragraphe adopté Pour : 84,0% Contre : 6,2% Abstention : 9,9%

G.1.1 Contrairement au choix de tracé dans le nord pour lequel un consensus se dégage, nous souhaitons maintenir ouvertes les solutions de tracés dans le centre parmi celles exposées dans notre avis citoyen car elles peuvent être enrichies de différentes propositions de maillage avec d'autres lignes, qui nécessitent des études ultérieures.

NB : par « centre » nous entendons la Grande Île, plus le centre élargi qui comprend la Neustadt, la Gare et les Halles : voir l'illustration page 22.

Nous sommes favorables au fait que le projet intègre une modification du réseau existant permettant de nouvelles connexions et un développement futur du réseau car cela permettrait :

- De délester d'autres lignes et stations de tramway (notamment la gare, Homme de Fer et toute la ligne C qui fait la liaison entre la gare et l'université) qui sont déjà saturées, situation qui risque de s'aggraver avec l'arrivée du Tram Nord ;
- Aux habitants et habitantes du nord d'accéder plus facilement aux points d'intérêt à Strasbourg en évitant les nœuds existants.

La majorité d'entre nous pense qu'il faut anticiper dès à présent la modification du réseau existant avec l'arrivée du Tram Nord, pour éviter de devoir le retravailler dans le futur. Mais nous pensons que des études plus approfondies doivent vérifier les conséquences sur le réseau des propositions de tracés que nous faisons. Une solution serait de phaser le projet en se préoccupant d'abord du tracé au nord puis dans un second temps des modalités de maillage dans le centre. Cette option permettrait d'assurer l'acceptabilité du projet et de diminuer progressivement l'usage de la voiture.

Ainsi, nos propositions sont avant tout motivées par des attentes / besoins de desserte du point de vue de l'usager et de l'usagère. Nous avons convenu de les présenter en laissant ouvertes les possibilités pour laisser le soin aux futures études techniques d'éclairer les décideurs et décideuses. Dans cette logique, nous serons attentifs aux suites données aux études.

Nous partageons quelques points d'attention quel que soit le tracé retenu :

- Il faut tenir compte de l'augmentation des usagers et usagères causée par la nouvelle ligne ;
- Il faut faire attention à ne pas empêcher la réalisation du Tram Nord tout en étant vigilant à la circulation automobile et au stationnement ;
- Il faut veiller à assurer une desserte équitable entre toutes les lignes et tous les quartiers, et ne pas fragiliser des liaisons existantes ;
- Il faut également faire attention à ne pas pénaliser l'attractivité du Tram Nord par une mauvaise intégration au réseau existant.

Paragraphe adopté Pour : 88,9% Contre : 3,7% Abstention : 7,4%

G.1.2 Parmi les propositions que nous faisons et qui doivent donner lieu à des études techniques, figurent :

- Un tracé ou une ligne efficacement connectée au Tram Nord par la rue du Faubourg de Pierre, pour favoriser l'accès le plus direct au centre pour les habitants du nord ;
- Un tracé raccordant la ligne du Tram Nord à République via la Neustadt ;

Convention citoyenne Tram Nord

- Un tracé allant à la gare de Strasbourg.

Quelle que soit l'option retenue, les études devront confirmer que les conséquences de cette proposition ne déstabiliseront pas le réseau. Quelle que soit l'option retenue, il existe un impact sur les places de stationnement. Il sera nécessaire de le prendre en compte.

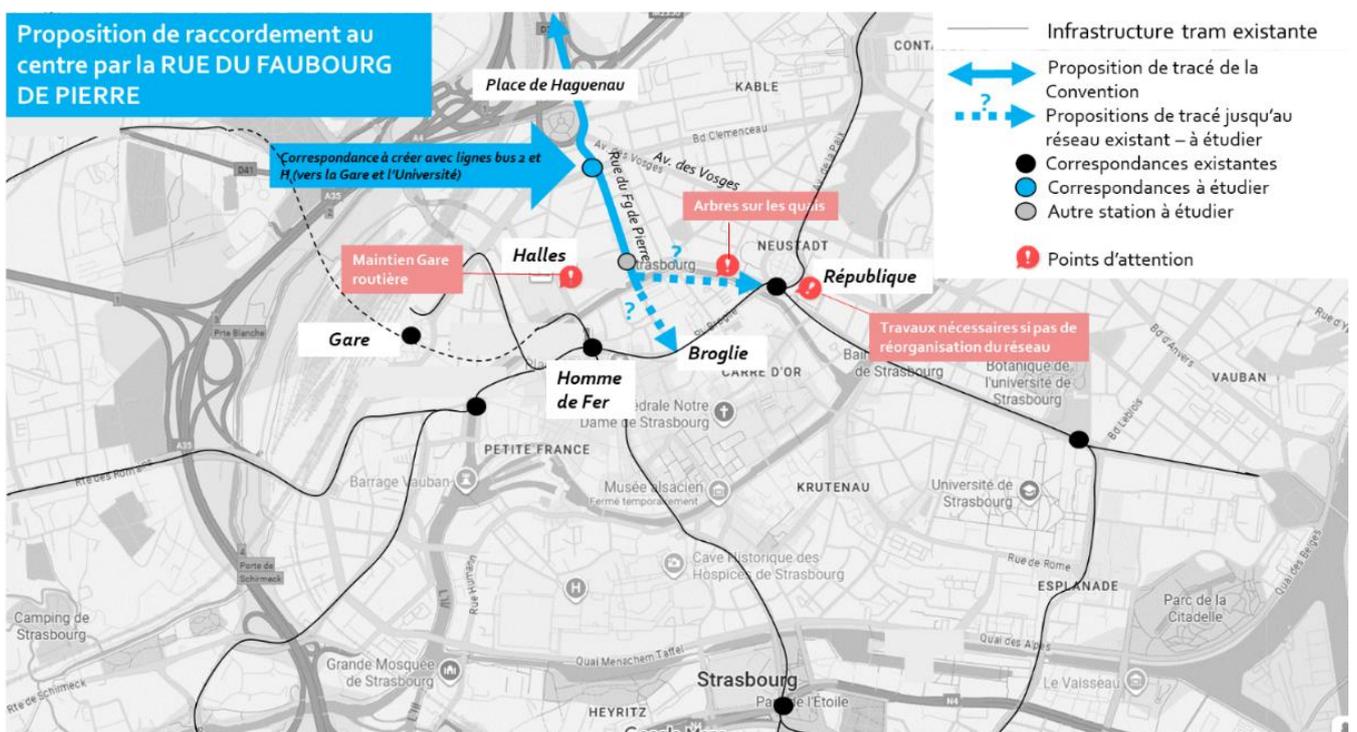
Une desserte via la rue du Faubourg de Pierre

Paragraphe adopté Pour : 86,4% Contre : 9,9% Abstention : 3,7%

G2.1 Faire passer la ligne de Tram Nord par la rue du Faubourg de Pierre (depuis la place de Haguenau) permet de :

- Assurer un accès rapide et direct au centre-ville ;
- Disposer d'une bonne connexion au réseau existant ;
- Desservir des espaces à forte densité en termes d'emplois et d'habitants et d'habitantes ;
- Ne pas avoir d'impact sur la liaison Gare-Université ;
- Eviter d'investir dans une ligne spécifique pour les parlementaires.

Ce type de tracé permet une bonne vitesse commerciale car il n'y a pas de virages. De plus, l'arrivée du tramway offre l'opportunité de créer une rue commerçante dynamique. Il faudrait aussi décongestionner le centre en permettant une correspondance en amont pour rejoindre la gare et l'université. La ligne pourrait être prolongée en ligne droite vers Broglie (rue de la Nuée Bleue) ou vers République (quais Finkmatt et Jacques Sturm). Dans ce dernier cas, construire la ligne le long des quais permettrait de ne pas déranger la circulation des voitures (car il n'y a actuellement déjà pratiquement plus de voitures). Sur les quais nous avons conscience que si la largeur des quais semble suffisante pour installer une double voie de tramway et une voie de circulation, il faudra traiter la question des arbres et de la sécurité : cela devra être approfondi dans les études.



Paragraphe adopté Pour : 85,0% Contre : 8,8% Abstention : 6,3%

G2.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Il faut faire attention aux voyageurs et voyageuses qui vont d'Observatoire à la gare quel que soit le sens de circulation pour ne pas surcharger ;
- Il faut être vigilant aux correspondances ;
- On ne peut pas ajouter une nouvelle ligne passant par « Homme de Fer » qui est saturé. Pour passer par « Homme de Fer », il faudrait réorganiser le réseau ;
- Les lignes de bus H et 2 ne devraient pas être oubliées : il faut assurer la liaison entre le tramway et ces lignes de bus ;
- Si la ligne passe par les quais, elle serait très proche de la desserte existante entre la place de la République et la station « Homme de Fer » ;
- En cas de passage par les quais, il y a des contraintes : arbres, courbure du tracé, accès des services de secours et solidité des quais.

A l'inverse, nous avons étudié la possibilité de relier la ligne aux Halles et à la rue de Sébastopol mais celle-ci ne nous paraît finalement pas pertinente. En effet, il faudrait alors déplacer la gare routière des Halles pour y permettre l'arrivée de la ligne de tramway, or :

- Beaucoup d'argent a été dépensé pour cette gare routière et il faut faire attention à ne pas gaspiller l'argent public ;
- Le choix de son implantation a été effectué selon des considérations d'intérêt général ;
- Il faut être vigilant au trafic des bus et des cars interurbains.

Paragraphe adopté Pour : 83,8% Contre : 11,3% Abstention : 5,0%

G2.3

Notre proposition pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Prévoir des stations du tramway place de Haguenau, au niveau du croisement avec le boulevard Clemenceau et la rue du Faubourg de Pierre et avant le pont de Pierre.

H. Paragraphes rejetés lors du vote

Selon le règlement des votes que nous avons discuté et adopté, la majorité qualifiée de 70% des votes était requise pour valider nos travaux et les faire figurer dans notre avis : ce afin de montrer la cohésion de notre collectif. Nous avons néanmoins choisi de maintenir certains paragraphes dans le corps de texte de l'avis car ils expliquent notre raisonnement global.

Enfin, nous avons aussi voulu que les paragraphes n'ayant pas obtenu 70% des votes restent dans ce document pour présenter l'ensemble des réflexions que nous avons eues : ces paragraphes figurent dans cette partie.

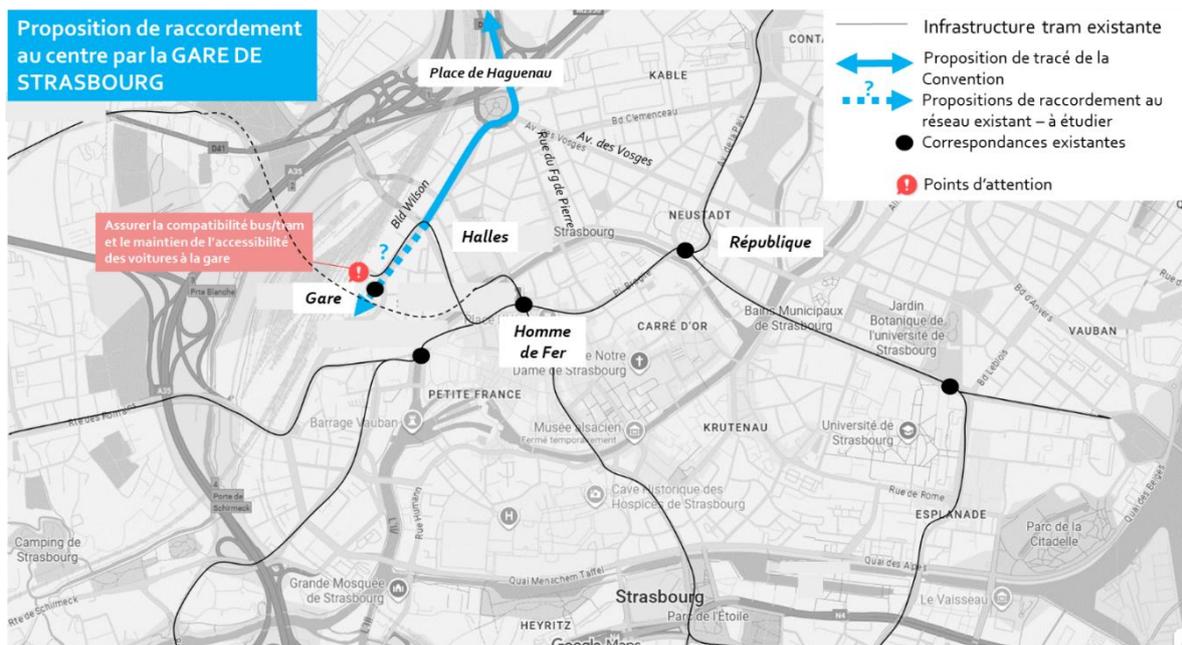
Les paragraphes du rapport n'ayant pas obtenu 70 % des votes

Les parties suivantes font état de réflexions que nous avons eues mais qui n'ont pas obtenu la majorité qualifiée de 70% des votes lors de la dernière session. Ces paragraphes font état d'une réflexion délibérée mais d'un manque de consensus du collectif. Le pourcentage obtenu lors du vote est indiqué avec le paragraphe.

Le tracé vers la gare de Strasbourg

Paragraphe n'ayant pas obtenu 70% des votes Pour : 63,8% Contre : 27,5% Abstention : 8,8%

H1.1 Une autre possibilité serait de desservir directement le quartier de la gare de Strasbourg pour désenclaver le quartier des Écrivains et pour favoriser l'intermodalité avec les transports ferroviaires tout en restant à proximité du centre-ville, des Halles et du nœud de l'Homme de Fer. Ce tracé passant par le boulevard Wilson serait également moins contraignant en termes d'insertion que la desserte de la station République via l'avenue des Vosges ou la rue du Faubourg de Pierre.



Paragraphe n'ayant pas obtenu 70% des votes Pour : 37,5% Contre : 47,5% Abstention : 15,0%

H1.2

Nos points d'attention et d'alerte :

- Nous émettons tout de même des craintes concernant la faisabilité d'un tel (ou de tels) tracé(s) notamment par rapport à l'utilisation des bus. Une option pourrait être de desservir les environs de la gare mais non la gare elle-même (par exemple à la station Wilson) ;
- Il faut vérifier où les résidents et les résidentes du quartier des Écrivains souhaitent se rendre : une enquête devrait être réalisée pour que ces habitants et habitantes s'expriment sur leur souhait de choix de destination pour vérifier que le raccordement à la gare est pertinent.

Notre proposition pour accompagner notre position dans une logique climatique et d'équité territoriale :

- Une minorité d'entre nous pense que l'on pourrait désengorger le tram C utilisé par les étudiants et étudiantes, proposer d'utiliser la ligne G par le Sud jusqu'à l'arrêt Winston Churchill puis prendre le tramway à l'arrêt Esplanade ou rallonger la ligne G jusqu'à l'arrêt Esplanade.

Le tracé vers République via la Neustadt

Paragraphe n'ayant pas obtenu 70% des votes Pour : 65,0% Contre : 23,8% Abstention : 11,3%

H2.1 Relier le tramway venant du nord au secteur République est également une solution que nous retenons comme intéressante car elle permet d'éviter la station Homme de Fer qui est saturée et donne aux usagers la possibilité de bifurquer tant vers le campus universitaire que vers la gare, grâce aux correspondances existantes. Un accès rapide et facile au centre-ville reste possible.

Nous avons identifié deux possibilités de passage dans la Neustadt :

- Un passage par l'Avenue des Vosges
- Un passage par le secteur Kablé / Clemenceau

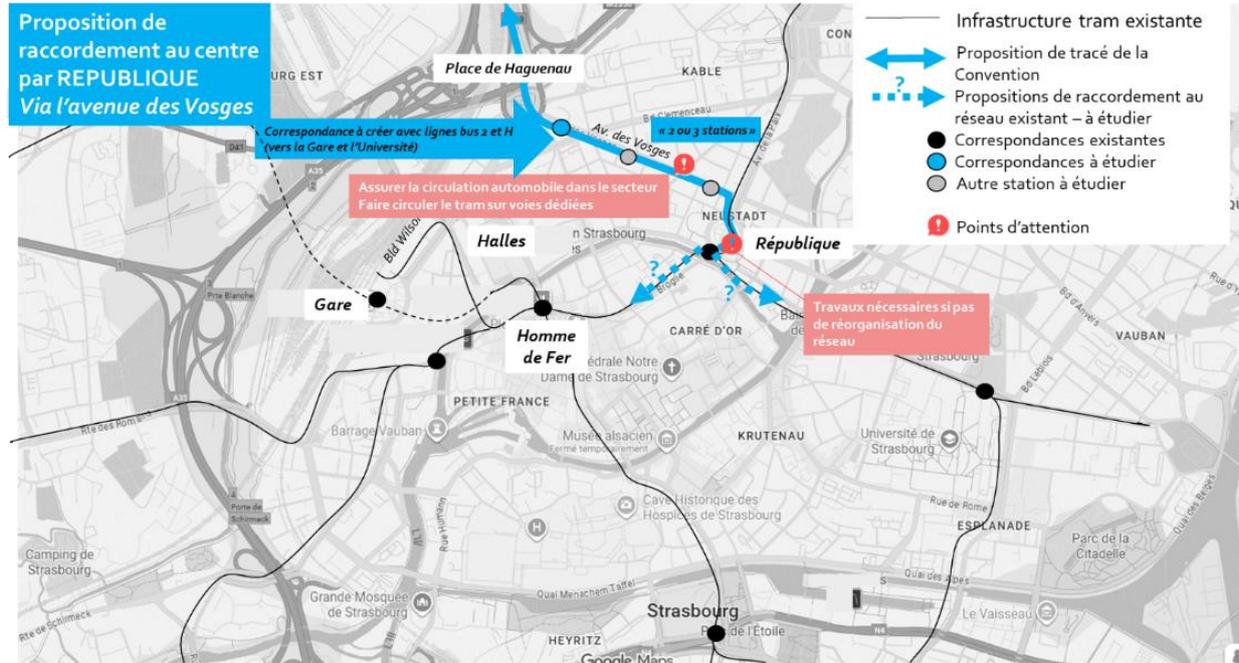
Paragraphe n'ayant pas obtenu 70% des votes Pour : 48,8% Contre : 46,3% Abstention : 5,0%

H2.2 Si le tracé passe par l'avenue des Vosges, cela permet d'emprunter une voie structurante de l'agglomération, de desservir des espaces à forte densité et de relier rapidement la place de Haguenau à celle de République. Le secteur République-Vosges est certes soumis à d'importantes contraintes liées au PSMV, mais nous pensons qu'elles doivent donner lieu à une négociation avec les services de l'ABF. De plus, en y faisant circuler une ligne de tramway, il serait possible d'avoir un réel impact sur le changement climatique et sur la qualité de vie (en rendant l'avenue plus respirable, en y diminuant le bruit, en améliorant la santé des riverains et riveraines).

Nous avons envisagé ce tracé en sachant qu'une insertion qui maintient de la circulation automobile dans les deux sens de l'avenue des Vosges semble possible et serait plus acceptable pour les riverains et riveraines : cela mérite une nouvelle considération. Si cela n'était pas retenu, il faudrait assurer

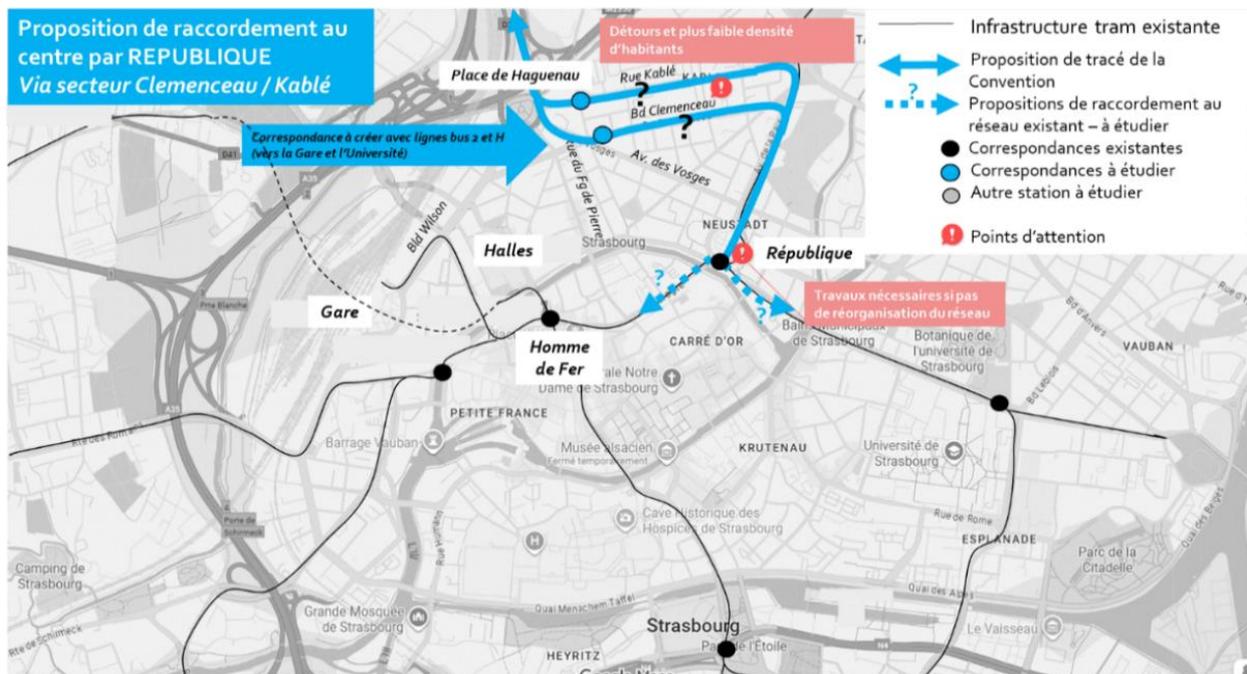
Convention citoyenne Tram Nord

autrement (par un plan de circulation adapté) la fluidité des circulations automobiles dans le secteur : par exemple en insérant deux voies de tramway et une voie pour les voitures qui circuleraient vers le centre de Strasbourg sur l'avenue des Vosges ; les véhicules sortant du centre seraient orientés vers le boulevard Clemenceau.



Paragraphe n'ayant pas obtenu 70% des votes Pour : 42,5% Contre : 52,5% Abstention : 5,0%

H2.3 Si le tracé passe par le secteur Kablé-Clemenceau, il serait plus direct vers le quartier européen et éviterait l'avenue des Vosges, déjà très fréquentée. Il est plus facile d'y faire des aménagements et il y a davantage de place pour le stationnement. Toutefois, le temps de trajet en connexion vers la gare serait plus long, et la ligne desservirait un secteur plus excentré où le nombre de résidents et résidentes est moindre.



Paragraphe n'ayant pas obtenu 70% des votes Pour : 42,5% Contre : 48,8% Abstention : 8,8%

H2.4

Nos points d'attention :

- Il est compliqué d'insérer une cinquième ligne à République, ce qui implique des choix et des études sur l'organisation du réseau ; par conséquent, cette proposition fait l'objet de débats entre nous et impliquerait une réorganisation majeure du maillage.
- Il faut être vigilant au PSMV.

Si le tracé passe par l'avenue des Vosges :

- Il ne faut pas compliquer l'accès de l'avenue des Vosges aux résidents et résidentes ;
- Il faut mettre des arrêts de tramway (deux ou trois) le long de l'avenue des Vosges (ce qui n'était pas le cas dans le projet précédent et qui avait été fortement contesté par les riverains et riveraines) ;
- Si l'on veut maintenir des places de stationnement avenue des Vosges, il n'est pas possible d'y faire passer toutes les modalités de transport. Repenser largement le stationnement est nécessaire, celui-ci ayant déjà évolué à la suite de la hausse des tarifs de stationnement ;
- Il est nécessaire d'éviter la voie partagée tramway – voitures ;
- Une minorité d'entre nous pense qu'il faut repenser le plan de circulation sans enclaver les quartiers en limitant les déplacements sur l'avenue des Vosges et en les reportant sur des axes parallèles (rue du Maréchal Foch ou rue Jacques Kablé).

Les avis minoritaires : ayant obtenu moins de 30% des votes

Aucune partie issue de nos travaux n'a obtenu moins de 30% des suffrages lors de la session des votes.

Convention citoyenne Tram Nord

Annexes

Les personnes que nous avons rencontrées

Session 1 : vendredi 25 avril et samedi 26 avril		
Personnes rencontrées	Fonctions	Structures
Danielle DAMBACH	Présidente déléguée	EMS
Alain CLAPPIER	Professeur en climatologie et directeur du laboratoire image - ville - environnement	UNISTRA
Benoît VIMBERT	Directeur d'études	ADEUS
Ronan GOLIAS	Directeur de projet stratégie	EMS
Philippe PAGENOT	Adjoint au chef de service Aménagements Tramway – Expert sécurité transports de voyageurs	EMS
Sophie MASCARELL	Cheffe de projet Tramway	EMS

Session 2 : vendredi 16 mai et samedi 17 mai		
Personnes rencontrées	Fonctions	Structures
Stéphanie STRASSER	Directrice générale adjointe à la Transition écologique et économique du territoire	EMS
Guillaume EMMERICH	Chef de projet Tramway	EMS
Xavier DESCAMPS	Directeur Marketing et Innovations	CTS
Emmanuel Auneau	Directeur général	CTS
Sébastien LASFARGUE	Directeur général adjoint	CTS

Session 3 : vendredi 13 juin et samedi 14 juin		
Personnes rencontrées	Fonctions	Structures
Louisa KRAUSE	Présidente	Col'schick
Jacques BRESSON	Représentant	Mon Tram j'y Tiens
Catherine TRAUTMANN	Conseillère eurométropolitaine et conseillère municipale	Ville de Strasbourg EMS
Alain JUND	Vice-Président de l'Eurométropole en charge des mobilités	EMS
Arnaud PASSALACQUA	Historien des mobilités, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme, co-directeur	École d'Urbanisme de Paris Lab'URBA
Nasim ROBATI	Cheffe de projets de transport	EMS

Convention citoyenne Tram Nord

Clarisse PHAM	Cheffe de projet renouvellement urbain et social	EMS
Andréa BAUMRUKOVA	Chargée de projets mobilités et stratégie de stationnement	Ville de Schiltigheim
Mélanie GERMANAUD	Cheffe de projet – Nouvelle Stratégie du Stationnement	EMS
Maëlyss LAQUERBE	Directrice de l'aménagement et du développement urbain durable	Ville de Schiltigheim
Nathalie MEYER	Chargée de projet – Référente à la participation citoyenne	Ville de Schiltigheim
Philippe PAGENOT	Adjoint au chef de service Aménagements Tramway – Expert sécurité transports de voyageurs	EMS
Lionel WEISS	Chef de service urbanisme et habitat	Ville de Schiltigheim
Sophie MASCARELL	Cheffe de projet Tramway	EMS
Hélène ANTONI	Responsable du département Patrimoine	EMS
Stéphane WATELOT	Directeur Projet gare de Strasbourg	SNCF
Aurélien DESBOTTES	Chargé de mission commerce et développement local	EMS
Laurent MAENNEL	Manager de centre-ville	Ville de Strasbourg
Cyril PALLARES	Directeur opérationnel	ATMO Grand-Est
Mathieu AUGÉ	Co-Président	Strasbourg à Vélo
Philippe PEROT	Membre	Strasbourg à Vélo
Nicole PENOT	Présidente	CADR 67
André ROTH	Co-administrateur	Piétons 67
Céline KASTNER	Directrice Politiques publiques et Communication	Mobilité Club France
François GIORDANI	Président	ASTUS
Paul WEISS	Membre	Mon Tram j'y Tiens
Jean-Pierre MONTERO	Membre	Schilick Ph.a.r.e Ouest
Arieh ADIDA	Président	La Neustadt apaisée
Carole WENNER	Secrétaire	La Neustadt apaisée
Christine GEILER	Présidente	CARSAN
Yazid KNIBIEHLY	Président	Grand Neuhof
Rolf ENSMINGER	Représentant départemental suppléant	APF France Handicap
Olivier FERRAND	Membre	PEPS 21
Marie-Catherine BRENETIERE	Membre	Garten // Jardin
Frédéric HERTZOG	Membre	Union des Commerçants et Artisans de Schiltigheim (UCAS)
Dominique LEBLANC	Président	Confédération Syndicale des Familles du Bas-Rhin
Stéphane GIRAUD	Directeur	Alsace Nature

Convention citoyenne Tram Nord

Session 4 : vendredi 4 juillet et samedi 5 juillet		
Personnes rencontrées	Fonctions	Structures
Jean-Louis HOERLE	Maire et conseiller eurométropolitain	Ville de Bischheim

Session 5 : vendredi 12 septembre et samedi 13 septembre		
Personnes rencontrées	Fonctions	Structures
Guillaume EMMERICH	Chef de projet Tramway	EMS
Sophie MASCARELL	Cheffe de projet Tramway	EMS

Élus et élus, acteurs et actrices nous ayant transmis des messages et/ou des documents

Elus et élus	
Danielle DAMBACH	Maire de Schiltigheim
Vincent DEBES	Maire de Hœnheim
Jean-Louis HOERLE	Maire de Bischheim
Pia IMBS	Présidente de l'EMS
Pierre JAKUBOWICZ	Conseiller municipal de Strasbourg
Pierre PERRIN	Maire de Souffelweyersheim
Catherine TRAUTMANN	Conseillère eurométropolitaine et conseillère municipale de Strasbourg
Acteurs et actrices du territoire, associations et collectifs	
Association des Habitants du Quartier Gare	
Association Piétons 67	
Association Strasbourg à Vélo	
ATMO Grand Est	
Collectif Cap Tram Nord	
Collectif Pour un Meilleur Tram	
Leclerc de Schiltigheim	
Mairie de Schiltigheim	

Les garants et garantes

La méthode de la convention et la sincérité de sa mise en œuvre ont été suivies par un comité des garants et garantes, composé de 6 personnes :

- Bénédicte APOUEY, Chercheuse en économie et en sciences sociales au Centre national de la recherche scientifique (CNRS) ;
- Loïc BLONDIAUX, Politiste, professeur Paris I, garant de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- Philippe CHAVOT, Maître de conférences en Sciences de l'information et de la communication à l'Université de Strasbourg, spécialiste dans l'analyse des controverses sociotechniques ;
- Thierry COQUIL, Inspecteur Général de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) ;

- Louis DE FOURNOUX, Maître de conférences en droit public à l'Université de Strasbourg, spécialiste de déontologie ;
- Arnaud ZIMMERMANN, Inspecteur de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD).

Les services de l'Eurométropole de Strasbourg

La Convention citoyenne a été accompagnée par la Direction de la Participation citoyenne.

La Direction des mobilités et le service Aménagements Tramway, ainsi que la Direction générale des services, de la Transformation écologique et économique du territoire ont apporté un soutien technique aux travaux de la Convention citoyenne.

L'animation

L'animation était assurée par des intervenants et intervenantes externes, issus du cabinet Res publica.

