

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



participër
.strasbourg.eu

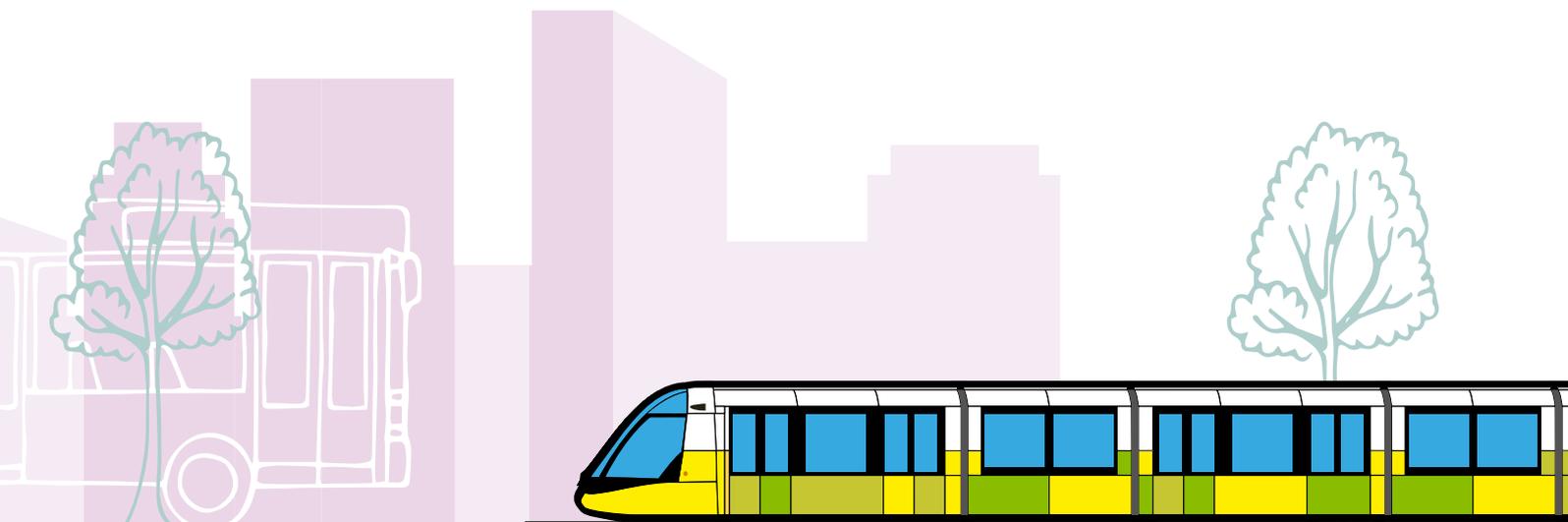
Bilan de
la participation
citoyenne

Conclusions et perspectives
29 mars – 6 juillet 2023



Sommaire

Édito	3
Rappel des objectifs du projet	4
Pourquoi une nouvelle étape de participation citoyenne	6
Le dispositif de participation citoyenne	6
Les moyens d'information et de participation	6
Les moyens de recueil des observations du public	6
Un dispositif inégalé de participation citoyenne	8
Présentation et échanges « cartes sur table »	
La démarche « Croque ta ville »	
Le secteur de la place de Haguenau	10
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
Le secteur de l'avenue des Vosges	14
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
Le secteur de la Gare, du boulevard Wilson et de la rue de Wissembourg	21
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
Le secteur de Schiltigheim et de Bischheim	26
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
Les prochaines étapes du projet	31



Édito



« Le projet de développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est un élément clé de la Révolution des mobilités portée par l'Eurométropole de Strasbourg. Aux côtés du réseau express métropolitain, du tram ouest, de la restructuration du réseau bus ou du plan vélo, c'est un effort inédit de plus de 500 millions d'euros pour garantir à toutes et à tous un droit à la mobilité décarbonnée et améliorer la qualité de l'air. Le tramway grâce à sa qualité de service, son cadencement et sa rapidité massifie les déplacements dans un environnement urbain dense. »

Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg



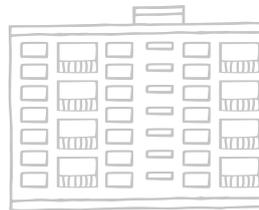
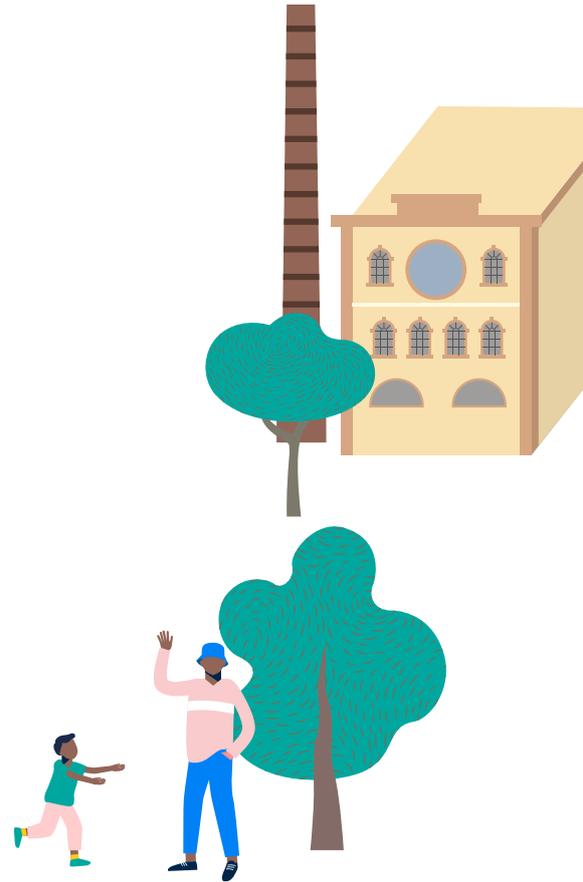
« Une fois de plus, le tramway transforme Strasbourg et construit son avenir. À partir du futur parc de Haguenau de 16 hectares, l'avenue des Vosges et le boulevard Wilson deviennent des allées bioclimatiques qui s'adaptent aux bouleversements en cours et mettent en valeur notre patrimoine historique remarquable. Les idées que vous avez exprimées dans les ateliers contribueront à enrichir l'aménagement des espaces publics. Apaisement, convivialité, végétalisation, droit à la mobilité, mise en valeur de notre patrimoine : c'est la ville à vivre qui se dessine ! »

Jeanne Barseghian, Maire de Strasbourg,
Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg



« Avec le tramway route du Général De Gaulle et la piétonnisation de la route de Bischwiller, nous faisons entrer Schiltigheim dans le XXI^e siècle en lui donnant enfin la qualité de vie que la deuxième commune de l'Eurométropole mérite. La deuxième période de concertation a permis d'apporter des réponses concrètes aux questions et de se projeter ensemble vers un cœur de ville où il fait bon vivre. Le projet poursuit son chemin dans le dialogue. »

Danielle Dambach, Maire de Schiltigheim,
Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg



*Le Tram Nord vous emmène au cœur
d'un nouveau paysage urbain*



Rappel des objectifs du projet

Les objectifs de ce projet d'extension de tram sont avant tout de garantir la performance des transports en commun, et d'améliorer les connexions entre les différents quartiers strasbourgeois et les communes du nord de l'agglomération ainsi que les institutions européennes. Il doit également permettre d'améliorer de manière considérable la sécurité et le confort des cyclistes sur les grands axes nord strasbourgeois, de canaliser les reports de trafics automobile, redonner une place majeure et confortable aux piétons, sur des axes initialement pensés essentiellement pour la voiture individuelle (comme l'avenue des Vosges, la place de Haguenau, la route de Bischwiller), tout en confortant l'accessibilité multimodale de la métropole. Il poursuit également un fort enjeu de santé publique et d'adaptation au changement climatique. Il s'agit de :

- **Desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway** tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes Nord;
- **Améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires strasbourgeois et des Institutions Européennes**, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier du Wacken;
- **Renforcer à Strasbourg la liaison Gare-Université**, en proposant une nouvelle ligne de tramway rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre;
- **Accompagner le développement du Réseau Express Métropolitain entre les gares SNCF de l'Eurométropole** en assurant le confort des voyageurs tout en facilitant les flux de circulation;
- **Accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain**, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

Pour rappel, le territoire concerné par le projet s'étend sur 3 communes : Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg.



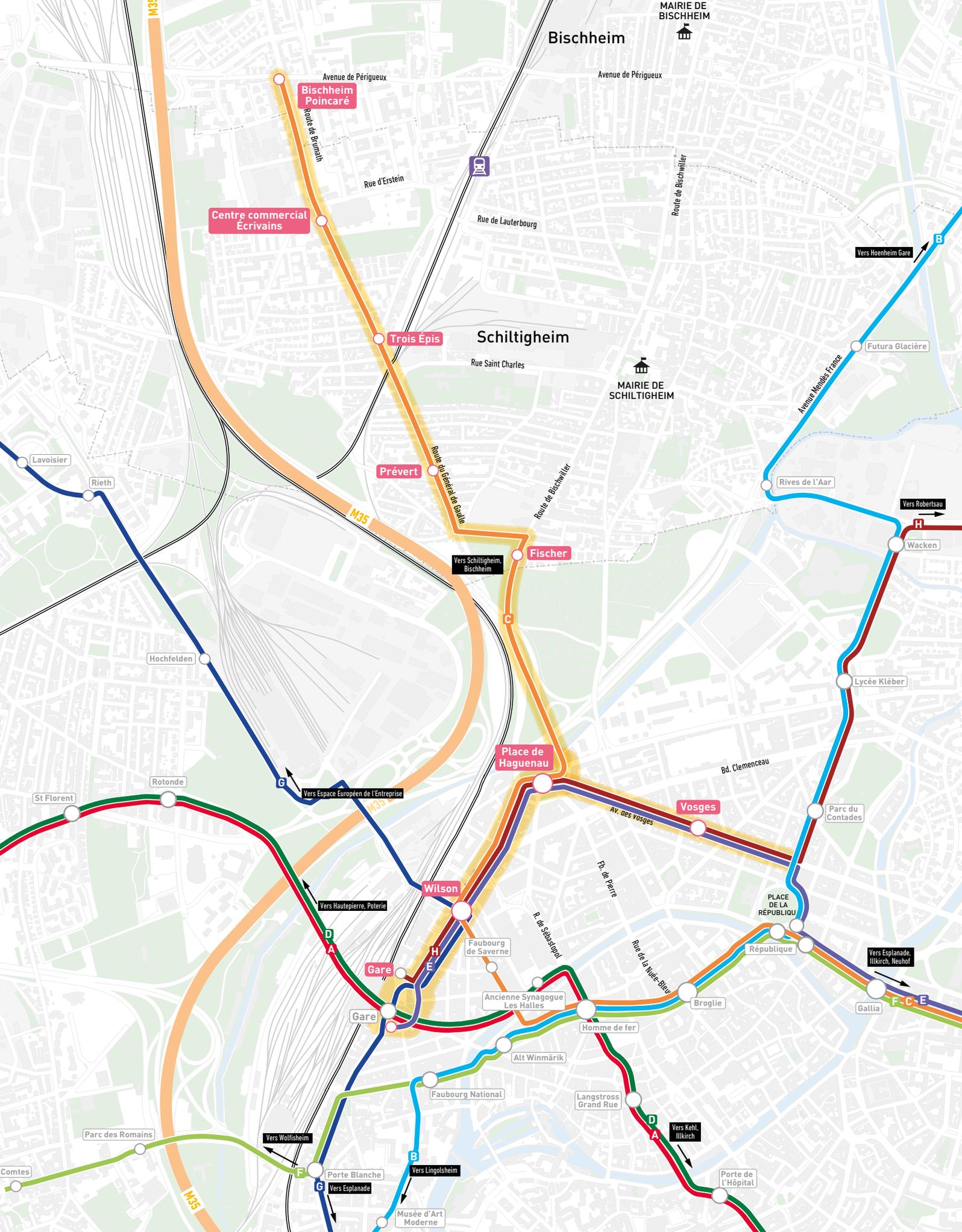


Schéma d'exploitation du réseau tram 2027

- Stations existantes
- Nouvelles stations
- Nouvelle infrastructure tramway



Pourquoi une nouvelle étape de participation citoyenne ?

Par délibération en date du 17 décembre 2021, le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a choisi le tracé du tramway pour la poursuite des études opérationnelles.

Il a par ailleurs pris acte du souhait des riverains d'être associés et informés du projet de manière régulière.

Pour ce faire, l'Eurométropole a choisi de mener, du 29 mars au 6 juillet 2023 une nouvelle étape de participation citoyenne avec les objectifs suivants :

- **Expliquer le projet** et les changements à venir sur le territoire à la population de la manière la plus pédagogique possible, en s'adaptant aux différents publics et en toute transparence avec les habitants.
- **Enrichir le projet** en cours de conception grâce à l'expertise d'usage des participants, en particulier concernant le fonctionnement et l'expérience du territoire au quotidien.
- **Faire participer** la population à l'aménagement de nouveaux espaces publics. Certains espaces de type places ou parcs peuvent être agrandis ou valorisés grâce à l'arrivée du tramway. Il s'agit alors de réfléchir collective-

ment à la reconquête de ces espaces, notamment sur le parc de Haguenau ou encore la place des Fêtes.

Les grandes orientations d'aménagement du projet ont été présentées le 29 mars.

La transformation des secteurs suivants a été plus spécifiquement abordée durant cette nouvelle étape de participation citoyenne :

- le positionnement et le fonctionnement du futur **terminus Nord du projet** ;
- l'aménagement de la **route de Bischwiller** au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l'aménagement de la **place de Haguenau** ;
- l'aménagement de l'**avenue des Vosges** et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la **Place de la Gare** ;

Le présent document constitue une première synthèse de cette phase de participation citoyenne. Le bilan complet sera proposé au vote du conseil de l'Eurométropole pour approbation en fin d'année 2023/début 2024.

Le dispositif de participation citoyenne

Les moyens d'information et de participation



Une conférence de presse

le 15 mars 2023 au Palais des Fêtes à Strasbourg



6 réunions / ateliers à destination du grand public

- Réunion publique du 29 mars à 19h, au Palais des Fêtes. Retransmission en direct et visionnage sur le site participer.eurometropole-strasbourg.eu, tchat, LSF, sous-titrage instantané.
730 participants en salle
440 personnes en direct à distance

- Atelier du secteur Avenue des Vosges le 3 mai à 17h, dans le hall du Palais des Fêtes et sur la place des Fêtes, présence d'illustrateurs du dispositif « Croque ta ville » pour le futur aménagement de la place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis **100 participants**

- Réunion d'information du secteur rue du Général de Gaulle et zone du terminus du 4 mai à 18h, suivie par un atelier, dans la salle du Cheval Blanc à Bischheim **200 participants**

- Atelier du secteur route de Bischwiller le 15 mai à 18h, dans la salle de l'Aquarium à la mairie de Schiltigheim **250 participants**

- Atelier du secteur parc de Haguenau le 25 mai à 17h, sur la place de Haguenau, présence d'illustrateurs du dispositif « Croque ta ville » pour le futur aménagement du parc de Haguenau **50 participants**

- Réunion d'information du secteur Gare le 26 mai à 18h, à l'école d'architecture de Strasbourg **50 participants**



8 permanences dans les mairies des 3 communes

- 4 à Strasbourg, 2 à Schiltigheim et 2 à Bischheim **70 participants**



Des dizaines de réunions/ateliers d'échanges

avec les collectifs et associations locales et thématiques et les acteurs économiques du territoire



Des permanences

à l'initiative de la commune de Schiltigheim chaque mercredi de 10h à 14h à la Villa des projets



1500 exemplaires de plaquette de présentation du projet

mises à disposition du public à compter de 29 mars 2023 lors des ateliers/réunions/permanences et dans les lieux d'exposition du projet, et disponible en téléchargement sur le site « participer.eurometropole-strasbourg.eu »



4 expositions publiques

installées du 15 avril au 30 juin 2023, dans les mairies des 3 communes et à la Villa des projets à Schiltigheim



25 000 flyers d'invitation pour participer à la concertation

distribués à compter du 24 mars 2023 aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et aux habitants des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades



13 000 flyers d'invitation à participer à l'atelier avenue des Vosges

à compter de fin avril 2023 – changement de date de 12 avril à 3 mai 2023 – sur un périmètre de diffusion réduit aux quartiers concernés



200 affiches diffusées

à compter du 24 mars 2023 à l'ensemble des commerces situés sur le tracé du futur tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.



4 panneaux d'information (MUPI)

installés sur l'espace public à Strasbourg du 15 avril au 15 juin 2023



4 arceaux d'information

installés sur l'espace public à Schiltigheim de fin avril à fin juin 2023

Les moyens de recueil des observations du public



Via les moments privilégiés de **rencontre avec les élus et l'équipe projet du Tram Nord** : permanences, réunions publiques et ateliers ;



Via les **registres d'expression « papier »** mis à disposition dans les quatre lieux d'exposition du projet ; **10 contributions écrites**



Via la **plate-forme web** sur le site : participer.eurometropole-strasbourg.eu ; **21 contributions** sur la page tram Nord et **85 contributions** sur la page route de Bischwiller

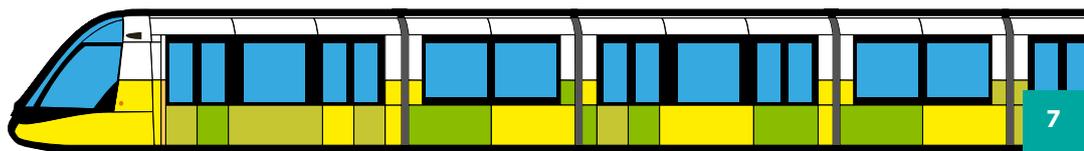


Par **courrier** à l'adresse de l'Eurométropole,



Par **mail** à l'adresse ProjetTramNord@strasbourg.eu **37 contributions**

Peu de contributions écrites ont été recueillies durant cette nouvelle étape. Les habitants se sont davantage exprimés via les rendez-vous de la concertation (réunions publiques, ateliers notamment) : Les participants ont cherché à s'informer et à bien comprendre le projet.





Un dispositif inégalé de participation citoyenne

Le 29 mars, ont été présentés les partis d'aménagement et les grandes transformations dans l'accessibilité du territoire. Le projet est dans son ensemble très complexe et il faut le temps de se l'approprier.

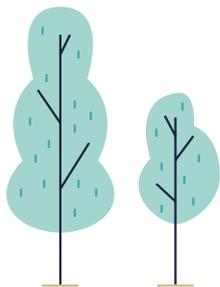
Pour la première fois dans l'histoire des projets tramway sur le territoire métropolitain, un temps d'échanges et de dialogue d'une telle ampleur et d'une forme inédite a été organisé durant les études d'avant-projet et avant l'enquête publique.

Présentation et échanges « cartes sur table »

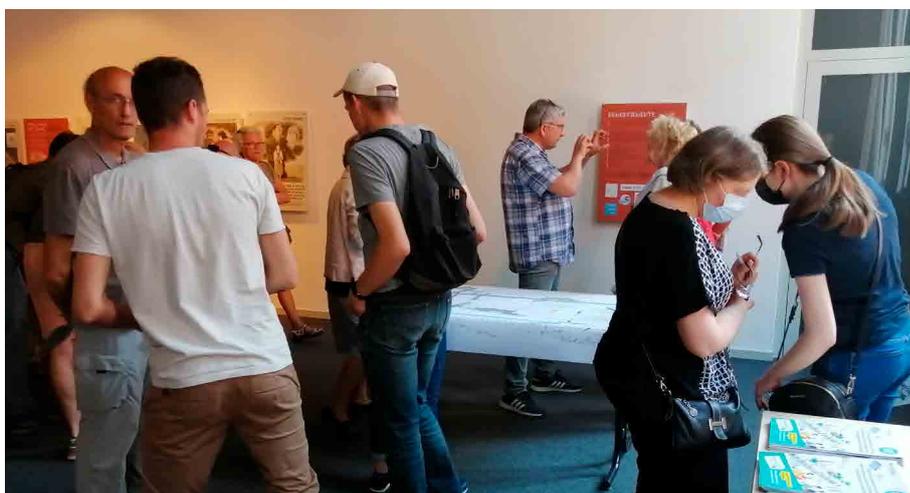
Un partage sur tables et chevalets des plans d'aménagement et plans de circulation, lors des ateliers/permanences, en présence des bureaux d'études experts de la circulation et de la voirie, des services de l'Eurométropole et des élus. L'occasion pour les habitants de poser des questions et d'obtenir des réponses précises sur le projet avec une réelle portée pédagogique et informative. Les réponses ont été apportées individuellement aux participants.

Le recueil des observations et des expertises d'usage sur les sujets liés aux conditions d'accès et de circulation a permis d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet; Les attentes et points d'inquiétude des participants ont été relevés directement sur les plans à l'aide de post-it pour traitement par les équipes.

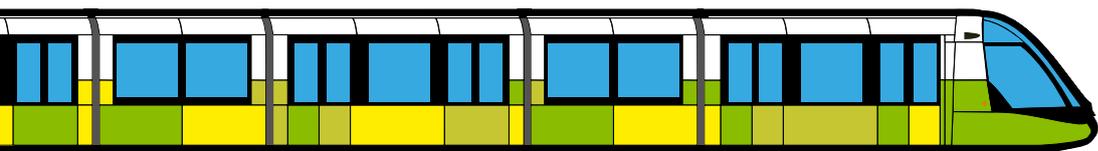
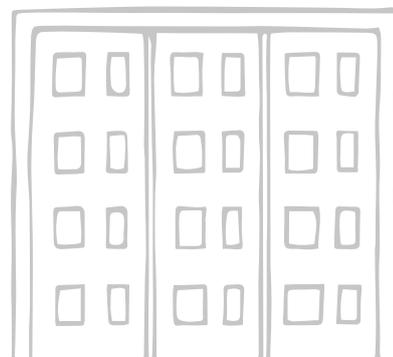
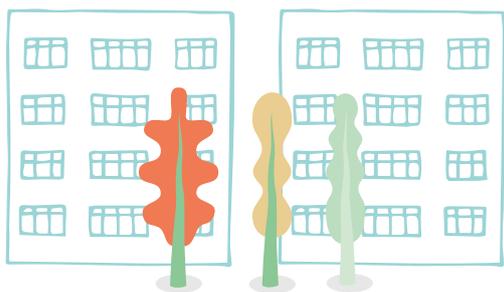
Retrouvez tous les documents explicatifs du projet sur participer.strasbourg.eu.

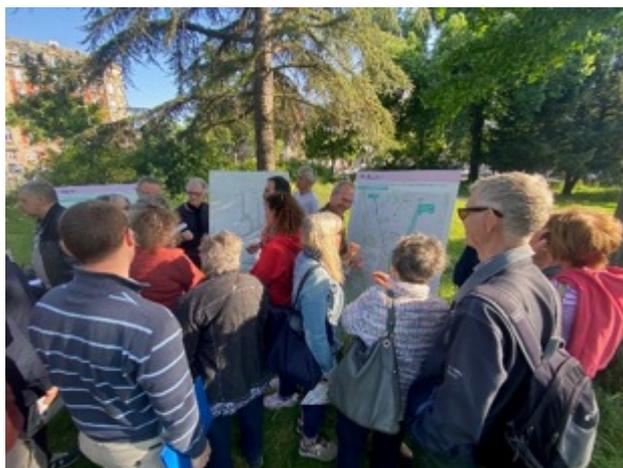


Réunion publique | 29 mars 2023



Permanence Secteur Gare | 7 juin 2023





Atelier Parc de Haguenau | 25 mai 2023



La démarche « Croque ta ville »

La présence d'illustrateurs dans le cadre de la démarche « Croque ta ville » a permis de toucher un public élargi et recueillir d'une autre façon les attentes et les idées de la population. Les secteurs ayant bénéficié de cette démarche :

- la place des Fêtes et la rue Paul Muller Simonis sur l'avenue des Vosges
- la place de Haguenau, avec son parc agrandi.

Durant 2 heures, en extérieur sur l'espace concerné, des illustrateurs ont dessiné les attentes des participants pour ces espaces. Un foisonnement d'idées et de souhaits a été illustré en dessin sur la base des perspectives vierges de l'espace en question. Ces idées ont permis de relever les usages souhaités, les ambiances, les publics à toucher, les équipements et mobiliers souhaités permettant à la population de mieux s'approprier les espaces. Plusieurs planches de dessin pour chaque site ont été produites.

Rendez-vous sur [participer.strasbourg.eu](https://strasbourg.eu) pour consulter tous les dessins.



Globalement, ce nouveau temps de dialogue a reçu un **accueil très positif** de la population et des forces vives du territoire, avec des demandes de **poursuivre le dialogue** avec les acteurs du territoire et les habitants durant l'avancement du projet. Cette nouvelle démarche a été appréciée car elle permettait d'avoir un **temps d'information général suivi d'un temps plus personnalisé** afin d'apporter des réponses individualisées.



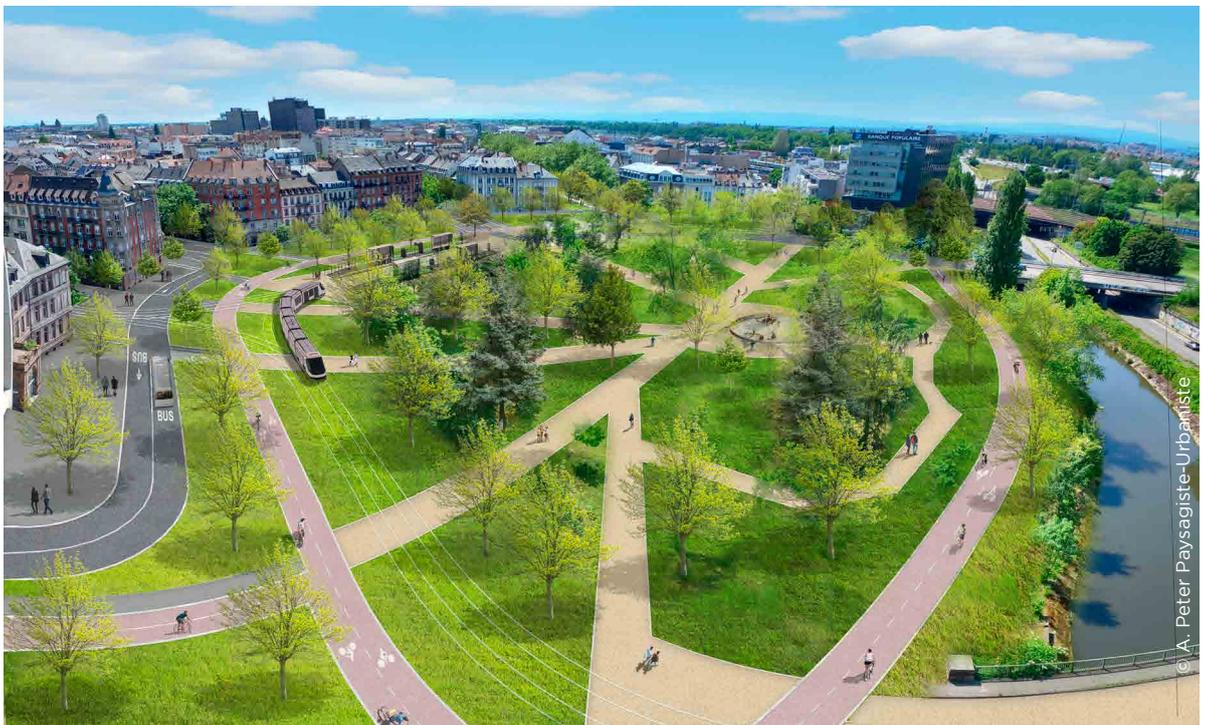
LE SECTEUR DE LA PLACE DE HAGUENAU

Aujourd'hui giratoire autoroutier, la place se transformera en un grand parc métropolitain dont l'accessibilité multimodale sera renforcée.



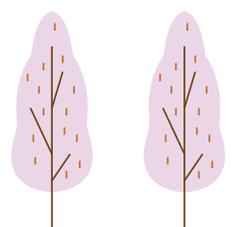
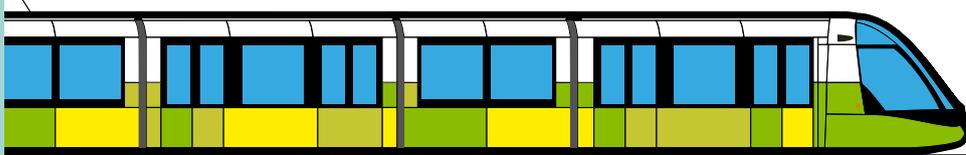
Perspective d'aménagement - vue en direction de Schiltigheim

visuel non-contractuel



Perspective d'aménagement - vue en direction de Strasbourg

visuel non-contractuel





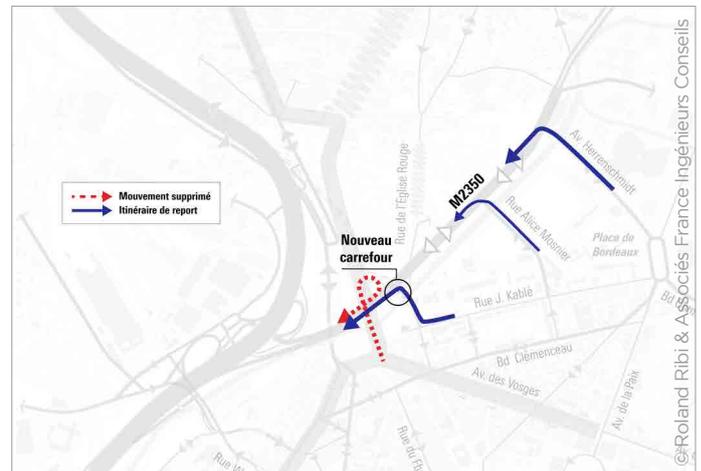
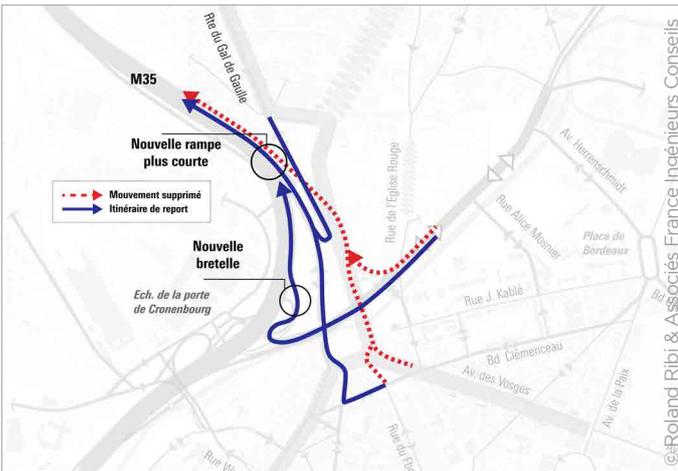
Les grands choix d'aménagement :

- La transformation en profondeur de la place de Haguenau est engagée pour créer un nouveau parc de 16 ha au cœur de la ceinture verte. Il s'étend en direction de Schiltigheim, avec la piétonnisation de la route de Bischwiller, vers le sud de la place et vers les axes réaménagés par le tramway du côté de Strasbourg.
- Le grand viaduc ainsi que les bretelles d'autoroute situées à l'Est de la place sont supprimés. Les ponts Est de la place accueillent ainsi le tramway et les cheminements des piétons et des cyclistes pour accéder à Schiltigheim sans franchir une route.
- Les voiries du côté Sud de la place sont également transformées, permettant d'implanter la station tramway qui accueillera les lignes C, E et H et de travailler le parc jusqu'aux pieds des immeubles.

Vos questions

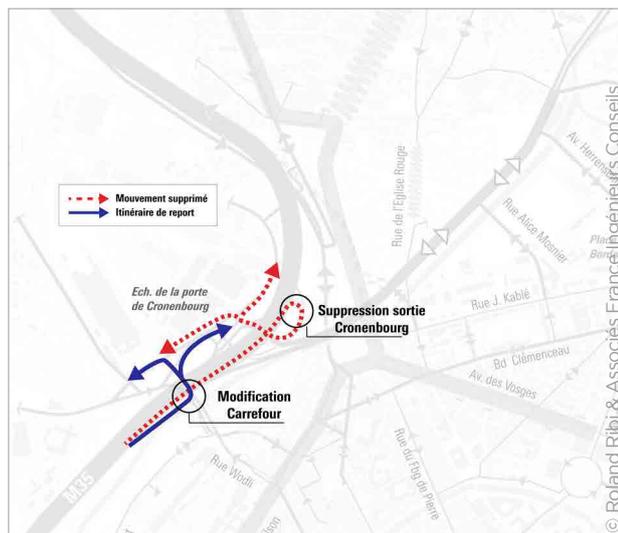
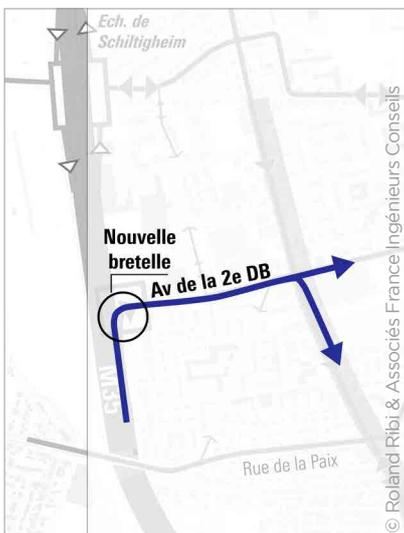
« Que deviennent les accès aux autoroutes existants ? »

Tous les mouvements d'accès supprimés sont reconstitués sur la place ou à proximité avec un aménagement plus urbain :

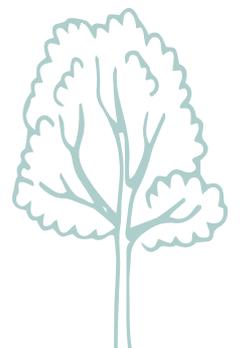


▲ L'accès à la M35 vers le Nord depuis et vers la Place est maintenu par la construction d'un nouvel ouvrage le long des voies SNCF. Les Schilikois pourront également monter sur la M35 à cet endroit sans faire le demi-tour par la place de Haguenau. L'accès à la M35 vers le Nord depuis le secteur du Wacken se fait par une nouvelle bretelle au niveau de l'échangeur de Cronenbourg.

▲ L'accès à la M2350 vers le sud se fera par un nouveau carrefour à feux sur la M2350. Les deux autres carrefours situés sur la M2350 participeront à ce dispositif.



◀ L'accès à Cronenbourg et à Schiltigheim depuis la M35 en venant du sud se fera au niveau de la sortie Halles, et pour le nord de Schiltigheim au moyen d'une nouvelle bretelle de sortie depuis la M35 sur l'avenue de la 2^e Division Blindée.



Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

Le projet de grand parc fait consensus parmi les participants. Cette transformation très ambitieuse est bien accueillie.

L'aménagement du parc de Haguenau

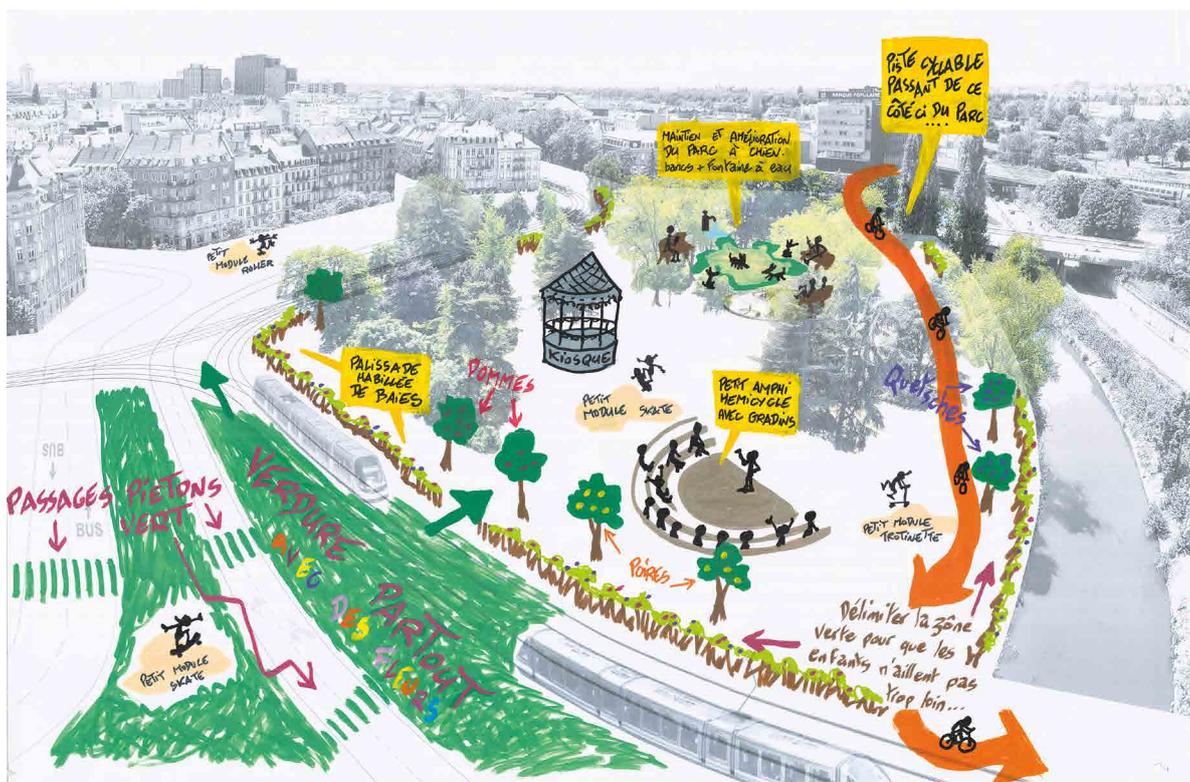
L'actuel square de la place de Haguenau est malgré son enclavement routier et son environnement très bruyant, un espace vert assez fréquenté par les habitants grâce à sa proximité et ses équipements utiles au quotidien: structures de jeux, site de compostage, aire d'ébats pour les chiens, panier de basket, table de ping-pong, aire de sortie pour le Centre Socio-Culturel et certaines écoles privées et crèches dans le secteur. Une enquête d'usage réalisée en 2021 montre que la mixité des usages et la diversité des publics sont à préserver dans les aménagements futurs.

Vos idées qui enrichissent le projet du parc, côté Strasbourg (Atelier du 25 mai)

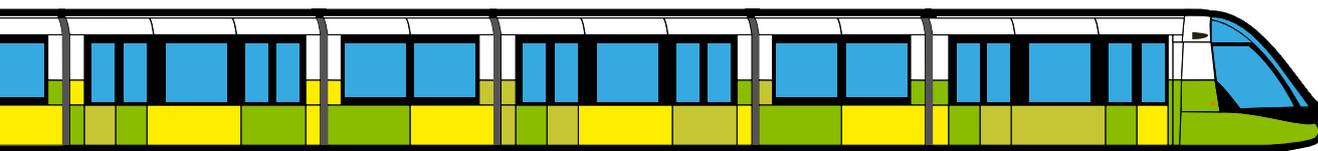
- une forte proportion de végétalisation de l'espace;
- le maintien de l'aire d'ébats pour chien;
- du mobilier de skate là où le sol n'est pas déminéralisé;
- des toilettes publiques;
- une fontaine d'eau potable;
- un kiosque à musique ou un petit amphithéâtre avec gradins;
- La possibilité d'accueillir un Biergarten/food truck/ glacier ou autre petit commerce de ce type;
- des traversées sécurisées, des clôtures basses.

LES PRINCIPES RETENUS POUR L'AMÉNAGEMENT CÔTÉ STRASBOURG, AU SUD DU CANAL

- **Échelle:** quartier proche
- **Public visé en priorité:** habitant.es et public des écoles du secteur (y compris de l'enseignement supérieur)
- **Ambiance:** parc de proximité
- **Usages:** lieu de récréation et de rencontre
- **Lieu de référence dans Strasbourg:** parc du Heyritz, parc de la Bergerie



Exemple de dessin issu de la participation citoyenne

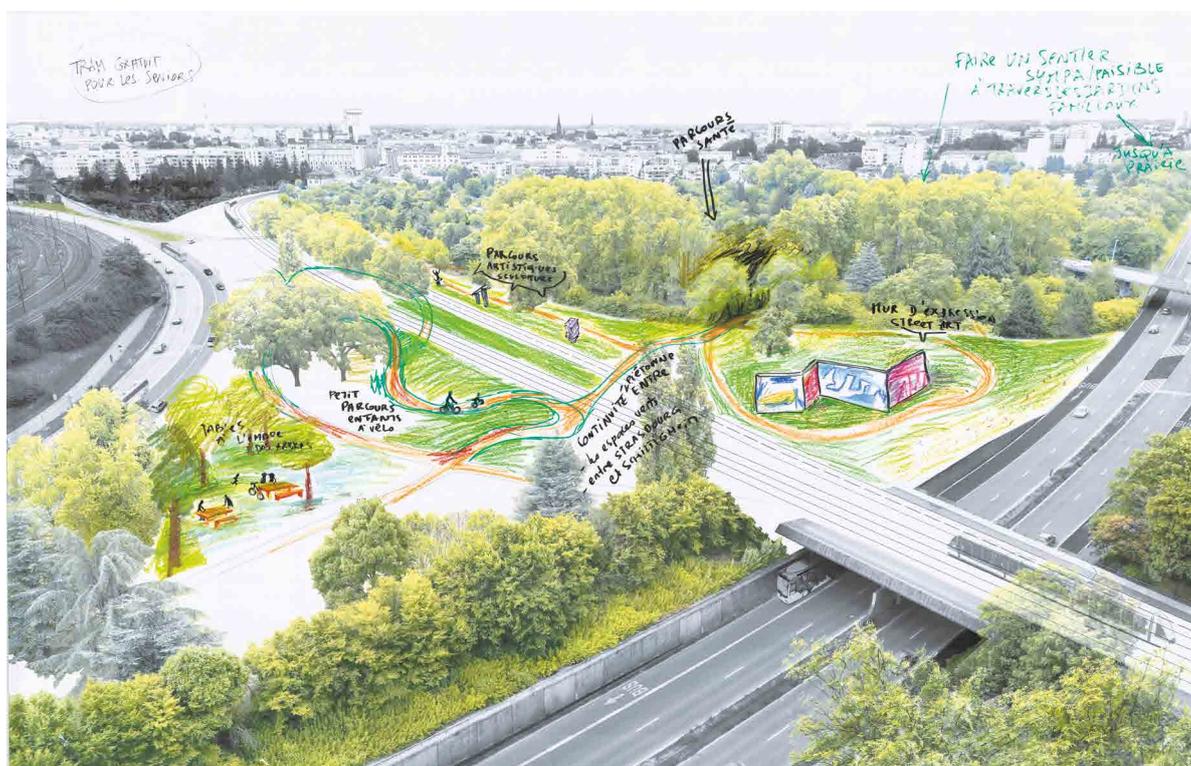


Vos idées qui enrichissent le projet du parc, vers Schiltigheim (Atelier du 25 mai)

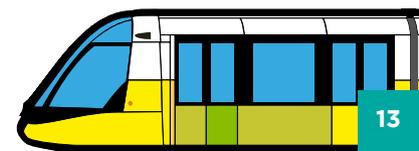
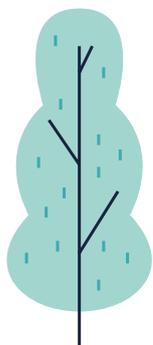
- parcours de santé / promenade paisible à travers les jardins familiaux / parcours artistique;
- mur d'escalade / buttes pour jouer à l'aventurier / parcours pour apprendre le vélo;
- des points d'eau de type étang;
- des arbres fruitiers;
- tables de pique-nique à l'ombre;
- passerelle à grenouilles vers le parc côté Strasbourg: penser à la biodiversité;
- Plateforme du tram végétalisée, continuité des espaces verts entre Schiltigheim et Strasbourg.

LES PRINCIPES RETENUS POUR L'AMÉNAGEMENT DU PARC, VERS SCHILTIGHEIM

- **Échelle:** parc intercommunal
- **Public visé en priorité:** tout public
- **Ambiance:** parc nature (ceinture verte)
- **Usages:** promenade, activité physique et sportive pour se reconnecter à la nature
- **Lieu de référence dans Strasbourg:** il n'en existe pas encore!



Exemple de dessin issu de la participation citoyenne



LE SECTEUR DE L'AVENUE DES VOSGES



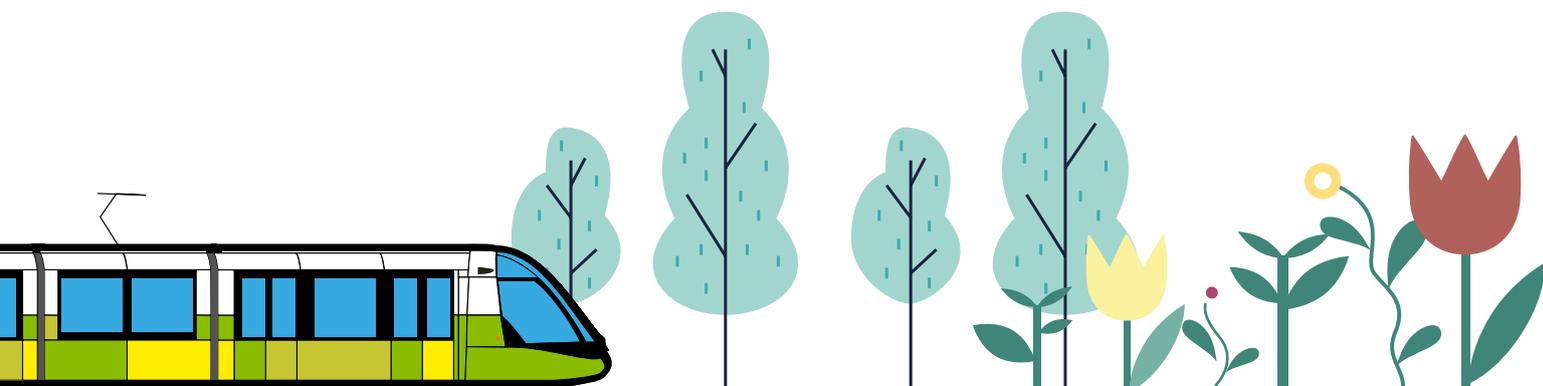
Perspective d'aménagement

visuel non-contractuel

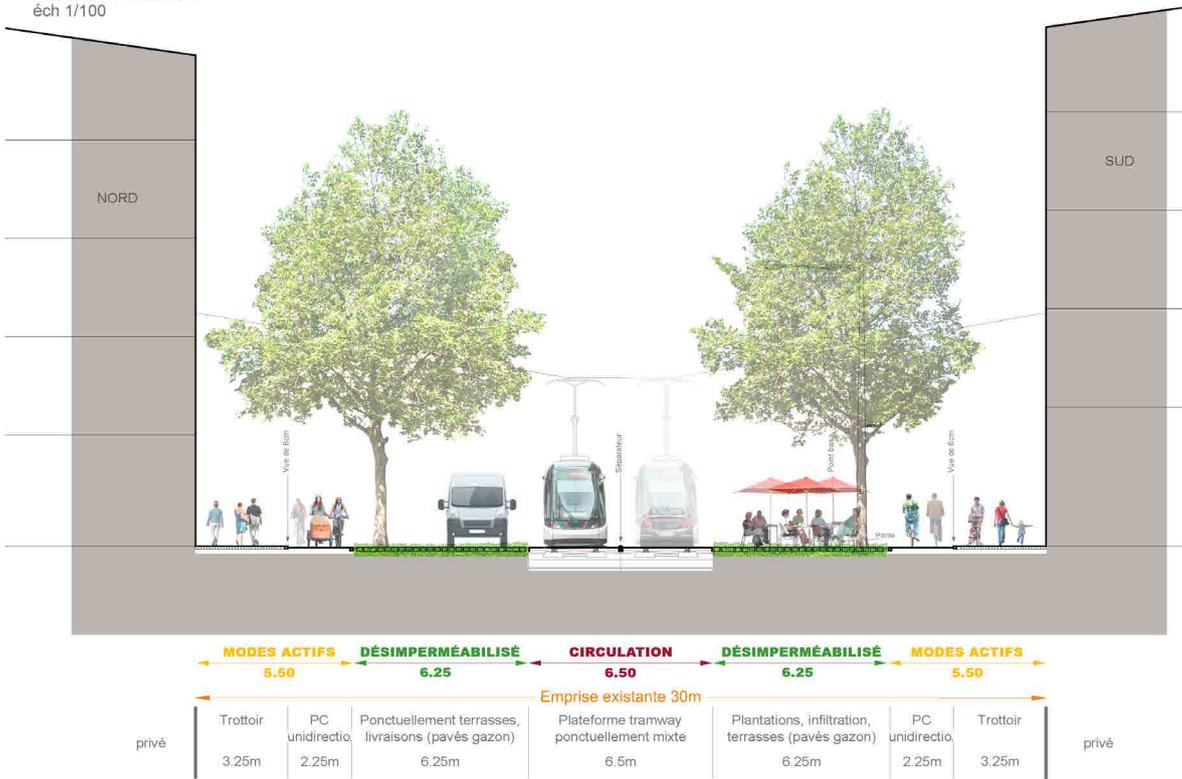
Les grands choix d'aménagement

Le projet transforme en profondeur l'avenue des Vosges pour contribuer à l'élargissement du centre-ville, améliorer le cadre de vie et valoriser le riche patrimoine de la Neustadt.

- Les arbres d'alignement existants sont préservés et valorisés. 40 % de l'espace devient perméable pour adapter l'avenue face au changement climatique.
- De part et d'autre de la plateforme tramway sont aménagés de généreux espaces déminéralisés pour la vie de quartier: déposes minutes, livraisons, Places PMR, stationnement vélo...
- Les rives entre les arbres et les façades des bâtiments sont redonnées aux piétons et aux cyclistes, qui occupent 40 % de l'espace public.
- Les circulations automobiles et le tramway partagent le même espace au centre de l'avenue. Le plan de circulation est modifié en profondeur pour limiter le trafic à la desserte riveraine; il n'est plus possible de traverser l'avenue en voiture de bout en bout.



Avenue des Vosges
PROJET - Variante 01
éch 1/100



Aménagements proposés par le projet sur l'avenue des Vosges

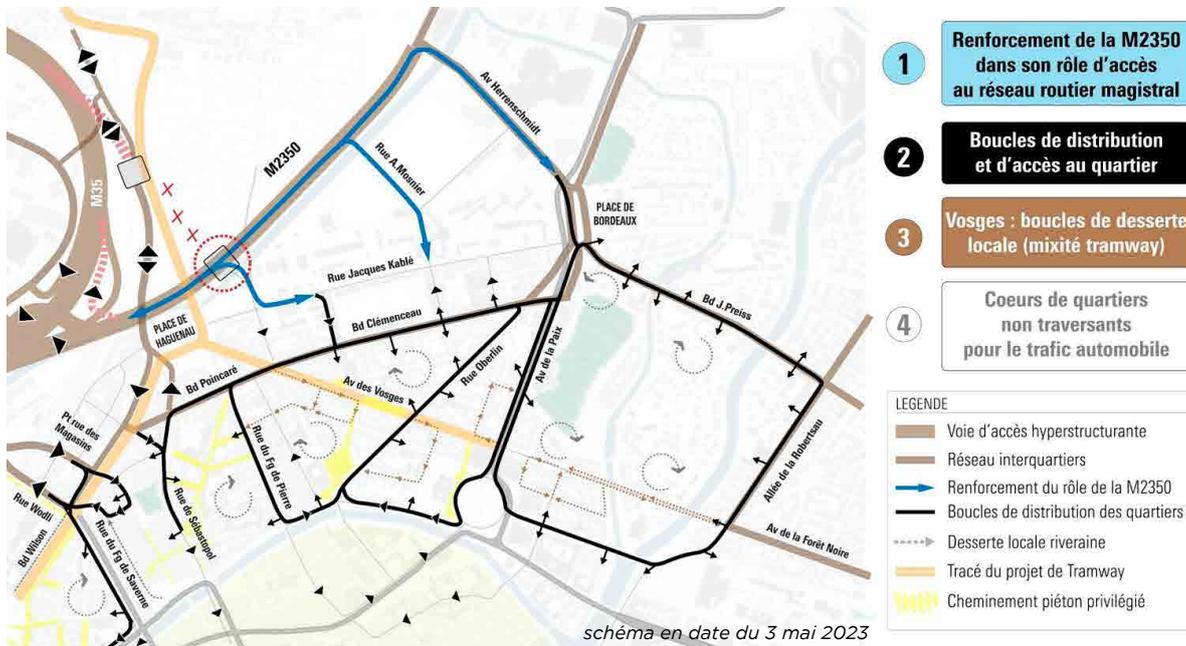
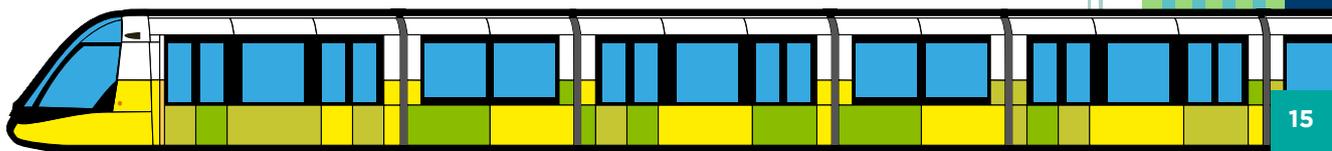


Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de la Neustadt

© Roland Ribi & Associés France Ingénieurs Conseils



Vos questions

« L'avenue des Vosges ne sera plus traversante pour la circulation automobile : par où vont passer les voitures ? Comment allez-vous éviter les reports de trafic dans le quartier ? »

À l'échelle du projet, les grandes transformations au niveau des entrées de ville Place de Haguenu, Porte de Cronembourg, Porte des Halles impliqueront une réduction importante de la circulation automobile de l'ordre de -30 à -40 %. Le bouquet de solutions de mobilités mis en place avec ces transformations offrira de nombreuses alternatives (offre tram, train, de nombreux aménagements cyclables) pour accompagner le report modal. Concernant la circulation automobile restante :

- Les accès au secteur des Halles, place Kléber et du Faubourg de Pierre se feront toujours par la Place de Haguenu.
- Des reports se feront à plus large échelle : M35, Rodeo sud pour les destinations les plus éloignées du quartier, notamment vers l'Allemagne.
- La M2350, éloignée des habitations, devient la voie d'accès principale pour les secteurs Nord et Est du centre-ville, avec une logique de « peigne » via différents carrefours selon les quartiers :
 - Pour les résidents du secteur de l'avenue des Vosges, les accès se feront au niveau des carrefours Église Rouge (nouveau carrefour) et Alice Mosnier.
 - Pour les résidents du Quartier des XV, les accès se feront par l'avenue Herrenschmidt et la Place de Bordeaux, où le fonctionnement des feux sera revu.
 - Pour les résidents de la Robertsau, les accès se feront par la rue Raiffeisen et le boulevard de Dresde.
- Le plan de circulation est revu en accompagnement du projet à l'aide d'outils de modélisation afin de limiter au maximum les risques de report de trafic dans les petites rues. Les évaluations en cours montrent une maîtrise des trafics le long des axes les plus peuplés.

« Comment accéder devant chez moi si je déménage, pour une livraison ou un service à la personne ? »

- La distribution dans le quartier se structurera par des rues collectrices (Rue de Wissembourg, Bld Clemenceau, Bld Poincaré, rue Oberlin, Avenue de la Paix), qui donneront accès à des boucles de circulation pour permettre à celles et ceux qui ont besoin d'utiliser la voiture de rejoindre leur destination.
- Le long de l'avenue des Vosges, les bandes servant végétalisées de part et d'autre de la plate-forme tramway disposeront d'emplacements de livraison, de stationnement PMR, stationnement vélo.
- Les rues adjacentes pourront également recevoir des places pour un arrêt de très courte durée réglementées en zone violette.

« Comment feront les secours ? »

- Si les places de dépose minute sont occupées lors de l'arrivée des secours, les pompiers utiliseront, de manière exceptionnelle seulement, la partie trottoirs/piste cyclable. La circulation fluide des services de secours sur toute l'avenue des Vosges sera par ailleurs garantie.

« Comment faire pour se garer demain avec la suppression importante d'offre de stationnement ? »

- Environ 250 places sont disponibles la nuit et 500 places sont disponibles en journée sur la voirie dans le secteur de projet.
- Un nouveau parking sera aménagé à l'angle de la rue Jacques Kablé et de la rue de l'Église Rouge. Les résidents pourront avoir un abonnement.
- Le parking P3 des Halles dispose également de nombreuses places disponibles : 400 à 500 places sont disponibles (sauf durant le marché de Noël).
- Avec la carte Badgé, 1500 places inoccupées dans les P+R de l'Eurométropole peuvent être utilisées gratuitement, y compris la nuit.





« Pourquoi des pistes cyclables unidirectionnelles? Comment éviter les conflits entre les piétons et les cyclistes sur les trottoirs? »

- Les deux pistes sont larges (2,25 m contre 1,5 m habituellement) et permettent le dépassement sans empiéter sur les trottoirs. Les trottoirs sont également très larges, passant de 2 mètres aujourd'hui à 3,25 m. Ces dimensions généreuses minimisent les risques de conflits.
- Une légère dénivellation pourra être réalisée pour bien séparer les espaces.
- Avec les pistes unidirectionnelles, la traversée par les piétons est plus simple: les cyclistes viennent d'un seul sens.
- La gestion des intersections est aussi plus simple et les « chicanes » au niveau des stations sont évitées.

« Pourquoi les cyclistes ne sont pas positionnés entre le tram et les arbres? »

- Pour éviter aux véhicules de livraison ou autres stationnement et accès garage de cisailer la piste, situation accidentogène.
- Pour éloigner le cycliste de la plateforme tramway dans un souci de sécurité.

De nombreuses discussions avec les habitants et les associations ont eu lieu concernant cette question importante du positionnement de la piste cyclable. Des solutions alternatives ont été envisagées et analysées. La solution retenue est la seule permettant un aménagement équilibré entre la sécurité et le respect des contraintes réglementaires d'éloignement de la plateforme, le maintien de la vie de quartier, les fonctions de stationnement (déposes minutes, PMR, livraisons) et le potentiel de désimperméabilisation de l'avenue.

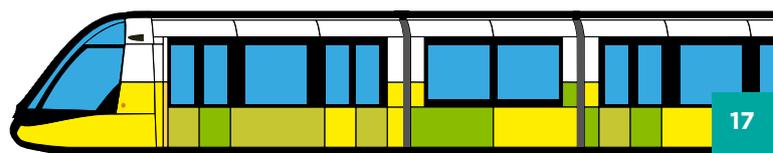
« Comment faire avec seulement une station de tram sur l'avenue, au lieu de trois arrêts de bus aujourd'hui? »

- Une station centrale sur l'avenue positionnée entre la rue Paul Muller Simonis et la rue Jean-Frédéric Oberlin remplace en effet les deux stations initialement prévues. Il s'est avéré que la couverture par le tramway est satisfaisante, car le tramway est plus performant que le bus.
- Pour se rendre aux universités depuis la Robertsau, la perte de temps pour la correspondance est relativement marginale, de l'ordre d'1 minute supplémentaire.



perspective d'aménagement

visuel non-contractuel

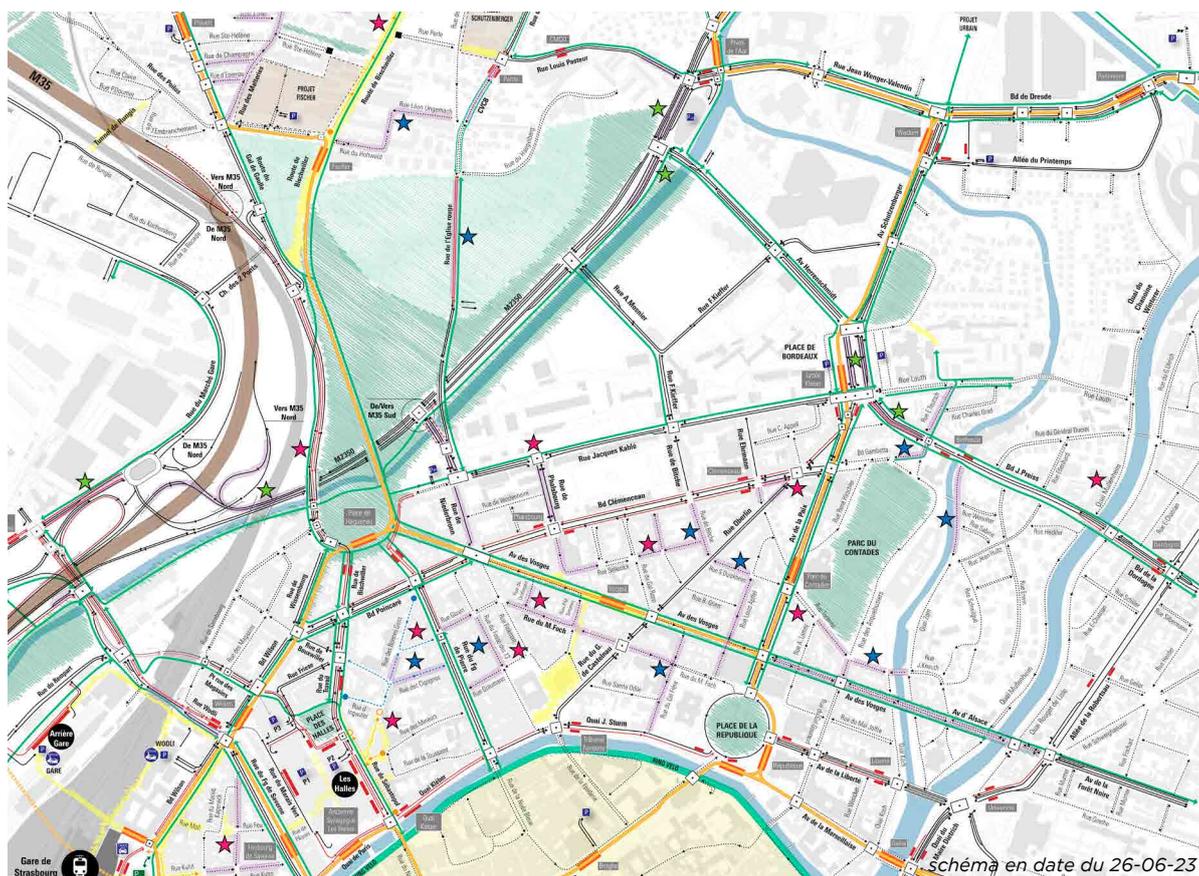


Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

Les participants ont compris les principes de l'accessibilité automobile, notamment le fait que la dépose devant leur habitation restera possible. Toutefois, le principe d'insertion proposé sur l'avenue des Vosges ne fait pas consensus.

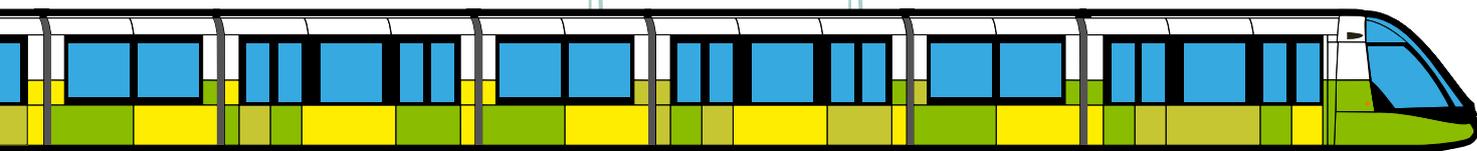
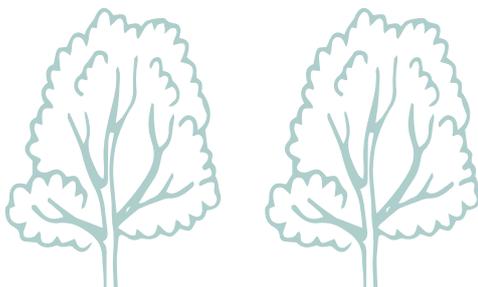
Le plan d'accessibilité mis à jour suite à vos contributions

Un certain nombre de remarques recueillies lors des échanges avec les participants ont permis de faire évoluer le plan de circulation dans le secteur de la Neustadt.



LEGENDE

- | | | | | |
|--|--------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---|
| → Voie tous véhicules | → Rue école | P Parking en ouvrage | ■ Impasse avec retournement | ★ Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram |
| → Voie réservée aux bus | ● Borne d'entrée (rue école) | Tramway | → Axes vélos principaux | ★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation |
| ⋯ Boucle de desserte locale | → Boucle livraisons/accès riverains | Station Tramway | → Trémie vélo | ★ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi |
| → Sens de circulation modifié par le projet Tram | ● Borne d'entrée (contrôle d'accès) | Quai bus | 🚲 Parking vélo souterrain | |
| | ● Borne de sortie (contrôle d'accès) | Carrefour à feux | | |
| | | ⚡ Espace sous contrôle d'accès | | |



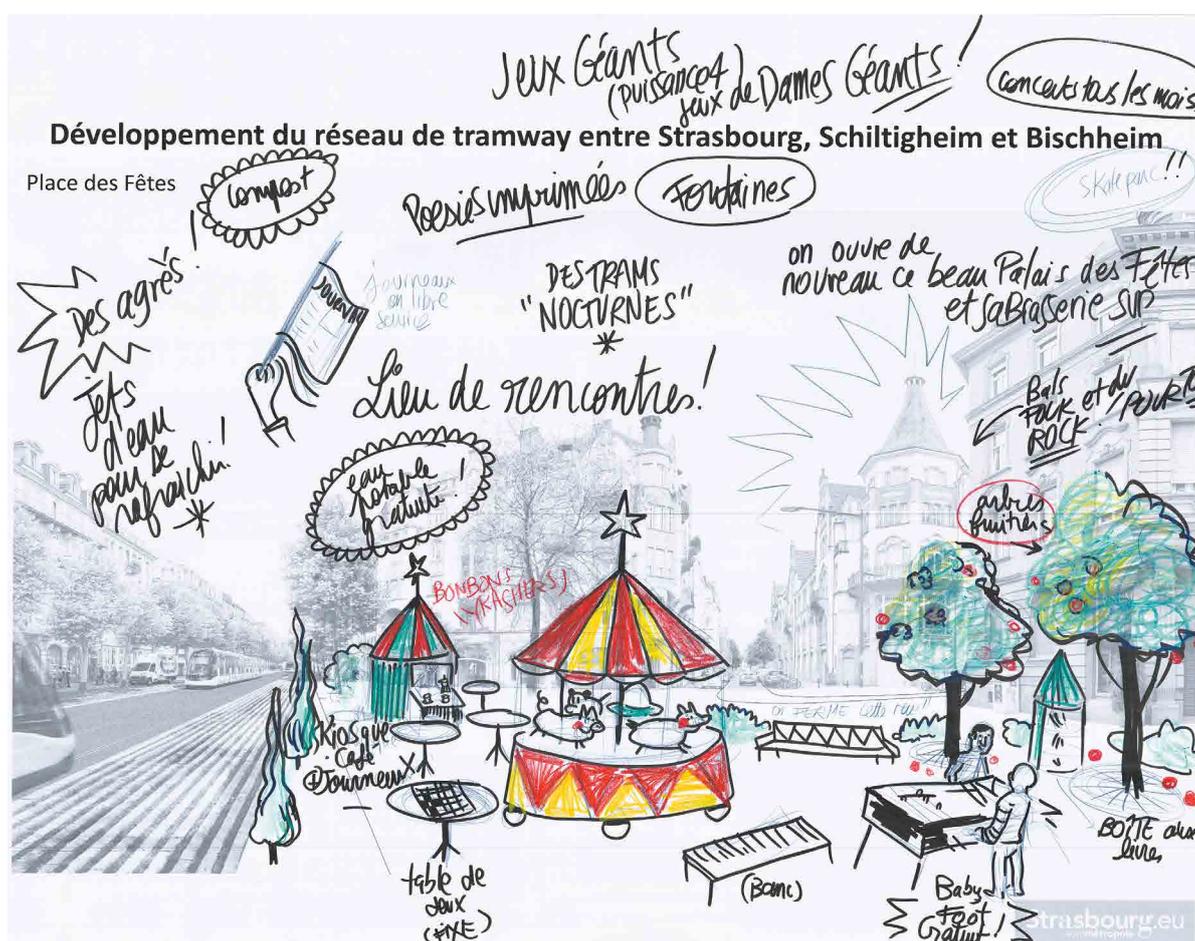
L'aménagement de la Place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis

La petite placette devant le Palais des Fêtes forme, malgré la proximité avec plusieurs écoles, le Centre chorégraphique et le Palais de Fêtes, une sorte de grand îlot de « passage » mais il contribue peu à la vie de quartier. En 2015, la placette a fait l'objet d'une végétalisation et offre depuis quelques assises très appréciées dans le secteur, notamment pendant la pause méridienne.

La rue Paul Muller Simonis est une rue résidentielle au fonctionnement simple, qui accueille quelques commerces et un centre de cardiologie avec 7 médecins. Une trentaine de places de stationnement ainsi que des emplacements Citiz, PMR, VSL et livraison sont disponibles.

L'arrivée du tramway sur l'avenue des Vosges offre l'opportunité de réaménager la place des Fêtes pour créer une nouvelle centralité pour les habitants ainsi que pour les publics des équipements culturels et scolaires. L'intégration la rue Paul Muller Simonis dans l'aménagement permet de constituer un trait d'union apaisé entre la place des Fêtes et la Grande Île, en passant par l'église Saint-Pierre-le-Jeune et le Palais de Justice. Ceci s'inscrit dans le projet de territoire avec l'objectif d'agrandir le centre-ville jusqu'aux boulevards.

Vos idées qui enrichissent le projet d'aménagement (Atelier du 3 mai)



Exemple de dessin issu de la participation citoyenne

Place des Fêtes

- Fontaine sèche, des jets d'eau pour se rafraîchir, fontaine d'eau potable;
- Boîte à livres, jeu d'échecs géant, poésie imprimée, table de jeu;
- Bancs, table de pique-nique, parasol, transats;
- Bacs à plantes, des arbres fruitiers;
- Arceaux à vélo;
- Traversée sécurisée des rails du tram pour les piétons et les cyclistes, jonction vers la rue Paul Muller Simonis;
- Réouverture de la brasserie;
- Quelques jeux pour enfants (7 - 8 ans);
- Pas de traversée de piste cyclable du Nord au Sud de la place: un endroit apaisé réservé aux piétons.



Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Rue Paul Muller-Simonis



Exemple de dessin issu de la participation citoyenne

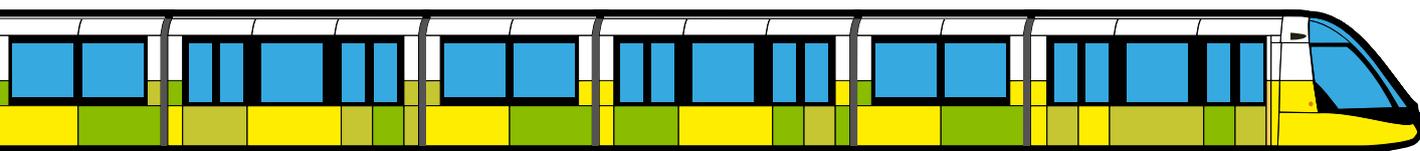
Rue Paul Muller Simonis

- Perspective Neustadt, mise en valeur du patrimoine;
- Arbres alignement, lien vert piétons en diminuant le nombre de places de stationnement;
- Stationnement utile: VSL, PMR, CITIZ, livraisons, bornes électriques, places violettes;
- Rue apaisée ou rue partagée;
- Commerces de proximité;
- Un marché ?

LES PRINCIPES RETENUS POUR L'AMÉNAGEMENT

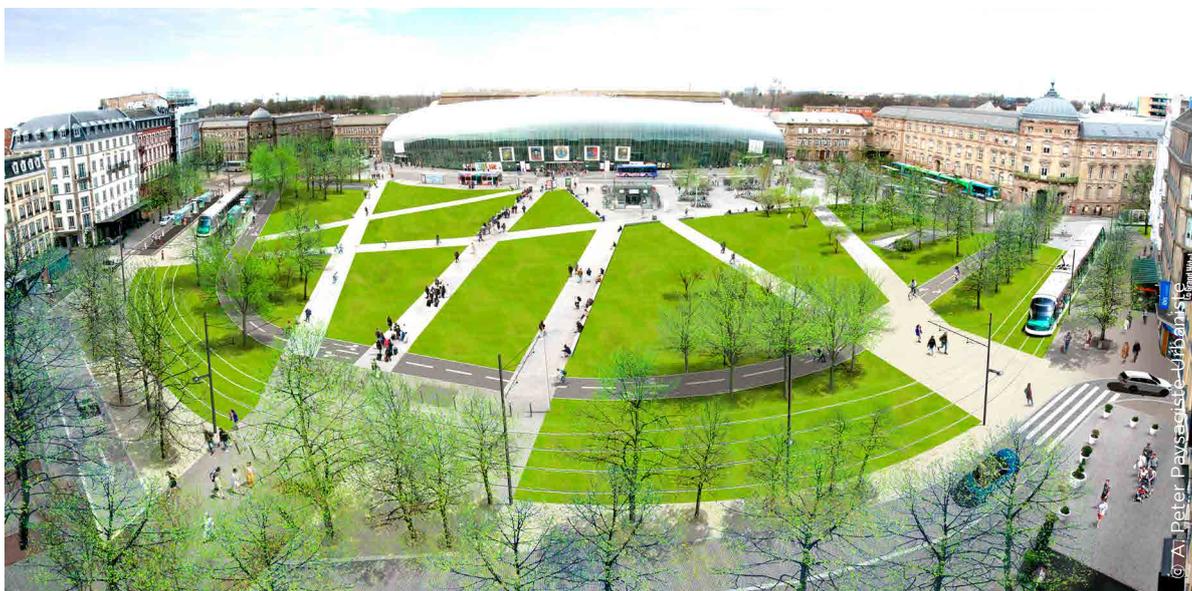
Place des Fêtes et rue Paul Muller Simonis

- **Échelle:** placette de quartier qui ouvre un espace piétonnier plus large sur l'avenue des Vosges, entre la rue Drulingen et la rue Paul Muller Simonis pour favoriser l'unité du quartier.
- **Public visé en priorité:** habitant.es, écoliers, usager.es du Centre chorégraphique et du Palais des Fêtes, clients des commerces de proximité, employés.
- **Ambiance:** Espace aéré de répit, repos, respiration dotée d'espaces verts sur un futur axe majeur de tram et de vélos.
- **Usages:**
 - Espace de rencontre, d'attente sur la placette; connexion entre les deux rives de l'avenue des Vosges.
 - Offrir un cheminement piéton agréable vers le centre-ville via l'Église Saint-Pierre-le-Jeune et le Palais de Justice
- **Lieu de référence dans Strasbourg:** certains espaces de la place Arnold ou de la place Austerlitz.



LE SECTEUR DE LA GARE, DU BOULEVARD WILSON ET DE LA RUE DE WISSEMBOURG

LA GARE



Perspective d'aménagement

visuel non-contractuel

Les grands choix d'aménagement

La gare est un équipement d'intérêt régional et européen aujourd'hui en développement avec l'arrivée du Réseau Express Métropolitain. Le maintien et l'amélioration de ce pôle d'échange sont essentiels pour le quotidien des 60 000 voyageurs qui la fréquentent chaque jour.

Or, de nombreuses congestions automobiles sont constatées avec le système actuel de dépose-minute. Par ailleurs 90 % des usagers de la gare s'y rendent autrement qu'en voiture.

Les dysfonctionnements déjà constatés aujourd'hui nécessitent de revoir en profondeur le système actuel, en anticipant les besoins futurs.

Une ouverture de la gare à 360 degrés et un système de dépose minute revu :

- Les aires de dépose minute sur la place ainsi que la fonction de dépose voiture dans le parking souterrain sont déplacées dans les parkings Ste Aurélie et Wodli, à l'entrée du plateau de la gare.
- Un futur parking de 800 places en arrière gare-rue du Rempart (projet partenarial EMS/SNCF/Région) viendra compléter l'accès à la gare en évitant aux automobilistes de pénétrer dans le centre-ville, avec un accès direct depuis la M35.
- La construction du nouveau parking s'effectuera dans le cadre du projet Gare 360°, un projet à part entière avec l'ensemble des partenaires. Outre la construction du parking, il est aussi prévu l'amélioration des liaisons entre l'arrière-gare et les quais.

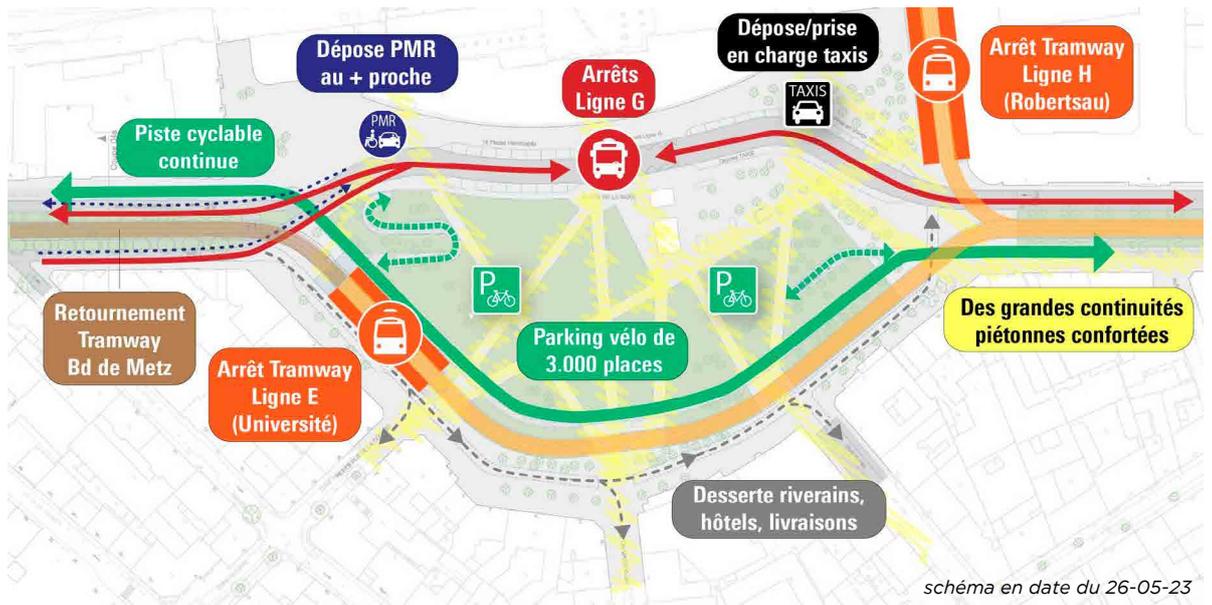
Une place de la gare agrandie et apaisée :

- La place de la gare devient une destination et ne sera plus un lieu de passage: le trafic de transit est supprimé devant la gare, il reste accessible uniquement pour les bus, les taxis, les riverains et la dépose-minute des PMR en surface.
- Un deuxième terminus tram est aménagé en surface côté sud de la place, entre le boulevard de Metz et la petite rue de la Course. Ce terminus est dédié à la ligne E qui relie la place de la gare au Campus d'Illkirch, alors que le terminus actuel de la ligne C est dédié à la nouvelle ligne tramway H en direction de la Robertsau.
- De grandes continuités piétonnes et cyclistes confortables sont créées côté est du boulevard Wilson et de la place de la gare. Elles facilitent le lien vers la gare depuis les Halles et les stations de tramway périphériques.

Un grand parking vélo souterrain

- Un parking vélo d'une capacité d'environ 3000 places remplace le parking dépose-minute voiture actuel. Il permet de libérer la place de la gare des arceaux vélo qui l'encombre. Il porte la capacité de stationnement vélo sécurisé à la hauteur des besoins des cyclistes, qu'ils soient résidents du quartier ou usagers du train.





L'organisation du parvis devant la verrière

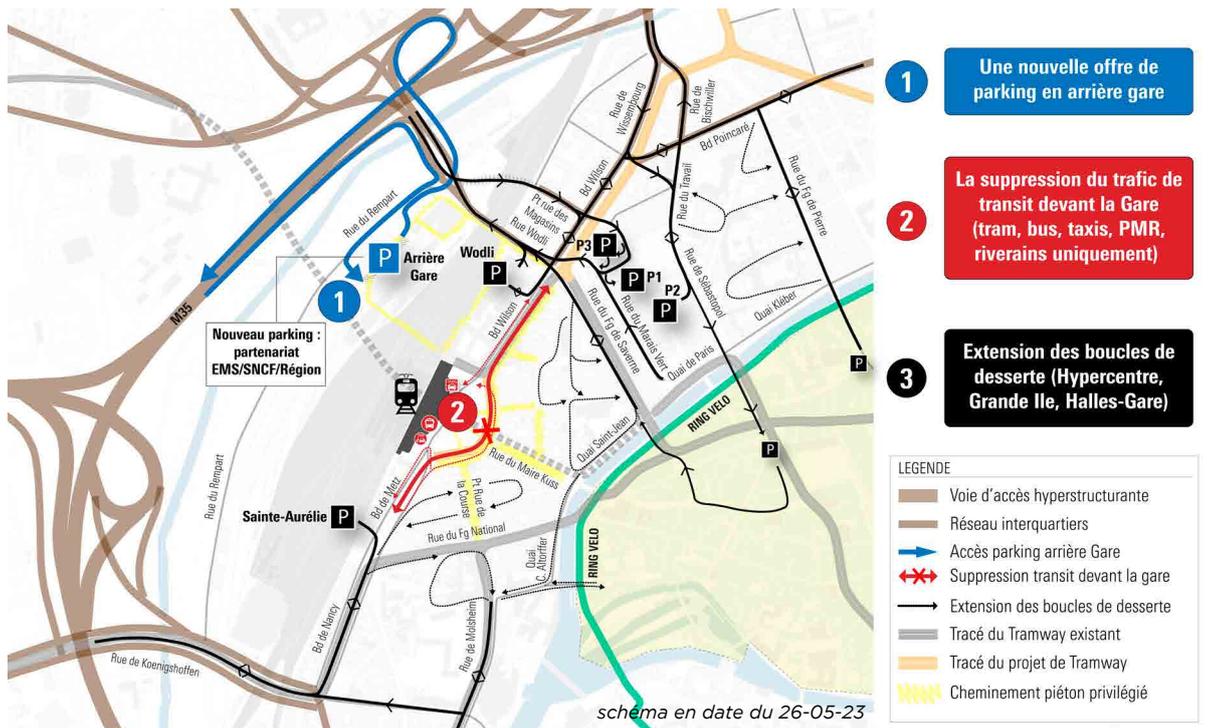


Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de la Gare





LE BOULEVARD WILSON ET LA RUE DE WISSEMBOURG

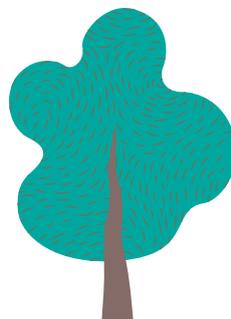
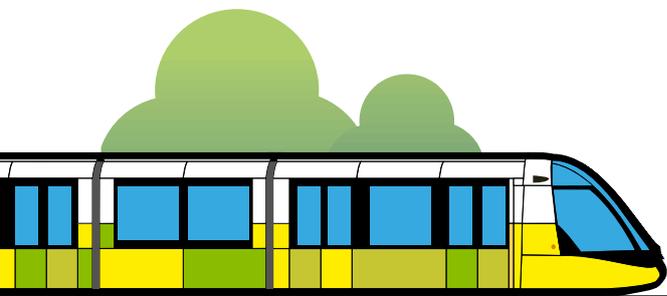


Perspective d'aménagement du Boulevard Wilson

visuel non-contractuel

Les grands choix d'aménagement :

- Le tramway est aménagé du côté Est du boulevard.
- Les deux alignements d'arbres sont complétés pour une continuité sur le boulevard.
- Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée entre les arbres entre la place de Haguenau et la nouvelle station de tram Wilson. Elle se poursuit du côté Est du boulevard Wilson en direction de la place de la Gare.



Vos questions

Secteur Gare

« Comment sera organisée la dépose-minute de la gare? vous supprimerez également la dépose-minute en surface? »

La fonction de dépose-minute sera organisée dans les parkings Wodli et Sainte- Aurélie, et le futur parking en arrière gare (rue du Rempart). Des adaptations seront nécessaires dans ces deux parkings afin de permettre cette fonctionnalité. La dépose-minute en surface de la place de la gare sera également supprimée, car circuler sur la place de la gare ne sera plus autorisé sauf pour les taxis, bus riverains et dépose-minute PMR.

« Le parking vélo sous-terrain sera-t-il gratuit? »

Il est certain qu'une partie de stationnement sera gratuite. Les services et modalités précises sont en cours d'étude.

« Comment faciliter l'accès pour les piétons et cyclistes depuis l'arrière gare? »

Pour la circulation automobile, les entrées se feront par la Petite rue des Magasins et les sorties par la rue Wodli. Ceci permet, sur la rue Wodli, de dédier le petit tunnel actuellement partagé vélos / voiture uniquement aux modes actifs, et de prolonger ce cheminement confortable jusqu'au centre-ville.

« Comment accéderont les riverains, les bus touristiques, les taxis à la place de la Gare? »

L'accès se fera depuis la Porte Blanche et le bld de Nancy. Une borne d'accès permettra aux riverains d'accéder au secteur apaisé élargi: il s'agit de l'agrandissement du dispositif actuel de la rue du Maire Kuss.

« Avec le nouveau terminus tramway, où seront positionnés les taxis? »

L'arrière gare du tramway sera aménagée sur le début du boulevard de Metz. Pour ce faire, la dépose et reprise des taxis sera positionnée devant la verrière de la gare;

« L'accès à la rue Thiergarten depuis la rue du Maire Kuss est très difficile avec tous les piétons et les vélos! Est-il possible de passer par une autre rue? »

Une borne d'accès supplémentaire sera positionnée à l'intersection de la rue Déserte et la rue Maire Kuss pour entrer dans la rue Thiergarten par la rue Déserte.

« Est-il possible de maintenir l'accessibilité routière vers le centre-ville depuis le tunnel de la rue Georges Wodli, ou depuis la rue du Rempart à la rue du Faubourg de Saverne pour éviter un détour via la M35, pour ceux qui viennent depuis le quartier de gare? »

Ces itinéraires devront se reporter vers la M35.

« Est-il envisagé d'améliorer les cheminements piétons et cyclables sur la rue du Faubourg de Saverne? »

Le projet donne l'opportunité de travailler de nouveaux espaces de type zone piétonne ou à trafic limité dans le quartier Gare. La rue du Faubourg de Saverne, avec son rôle d'accès au quartier et de sortie pour la Grande Île, ne pourra pas évoluer à l'horizon du projet.

« Serait-il possible d'envisager de planter des arbres dans les rues de quartier qui sont très minérales? »

Oui, cette démarche peut être engagée en lien avec les directions de territoire et l'adjointe de quartier.

Axe Wilson-Wissembourg

« Que deviennent les arbres sur cet axe? »

- Sur le boulevard Wilson, entre la gare et la rue du Faubourg de Saverne, les arbres sont préservés.
- Sur la section devant les Halles, Les deux rangées d'arbres d'alignement sont replantées.
- Les arbres de la rue de Wissembourg sont préservés; une attention particulière sera portée lors de l'exécution des travaux pour préserver le système racinaire.

« Comment seront résolus les points noirs vélos aux intersections? »

- Les optimisations de carrefours permettent l'intégration d'ilots refuges confortables permettant de gérer de manière satisfaisante les croisements des cyclistes.
- Positionnés en site central, les cyclistes seront bien dissociés des piétons et des automobilistes.
- Les cyclistes profiteront de feux souvent au vert le long du tramway.



Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

Le parti pris de l'aménagement et les changements majeurs du quartier gare recueillent un consensus global.

Le plan d'accessibilité mis à jour suite à vos contributions

La desserte fine des rues du secteur a fait l'objet d'un travail sur plan avec les riverains concernés lors de la permanence du 7 juin et avec les hôteliers de la Place de la Gare lors de la rencontre du 29 juin afin de répondre au mieux aux attentes et inquiétudes. Le plan d'accessibilité (ci-après) a pu ainsi être enrichi et amélioré.

Retrouvez tous les compte-rendus sur participer.strasbourg.eu
L'ensemble des contributions seront instruites dans le cadre des études à venir.



© Roland Ribi & Associés France Ingénieurs Conseils

schéma en date du 26-06-23

LEGENDE

- Voie tous véhicules
- Voie réservée aux bus
- ⋯⋯⋯ Boucle de desserte locale
- ↔ Sens de circulation modifié par le projet Tram
- Rue école
- Borne d'entrée (rue école)
- Boucle livraisons/accès riverains
- Borne d'entrée (contrôle d'accès)
- Borne de sortie (contrôle d'accès)
- Impasse avec retournement
- Axes vélos principaux
- Trémie vélo
- Parking vélo souterrain
- Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
- ★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
- ★ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi
- Parking en ouvrage
- Station Tramway
- Quai bus
- Carrefour à feux
- Espace sous contrôle d'accès





LE SECTEUR DE SCHILTIGHEIM ET DE BISCHHEIM



Perspective d'aménagement de la route du Général de Gaulle

visuel non-contractuel

Les grands choix d'aménagement

- Le tramway sera aménagé sur 3 kilomètres le long de la route du Général de Gaulle et la route de Brumath en site propre, majoritairement en voie double. Il s'accompagne de la création d'une **piste cyclable bidirectionnelle** tout au long du tracé. Cela permettra de desservir tout l'Ouest de Schiltigheim, avec notamment le quartier des Écrivains et plusieurs équipements importants.
- Pour ce faire, la route du Général de Gaulle est mise à sens unique descendant: le plan de circulation automobile s'appuie sur la M35 afin de garantir les accès aux communes Nord, grâce à la création de **2 nouvelles bretelles**: bretelle de sortie de la M35 au niveau de l'avenue de la 2^e Division Blindée à Schiltigheim et bretelle d'accès à la M35 - Sud à l'échangeur de Hœnheim.
- La partie Sud de la route de Bischwiller est **piétonnisée** entre la station de tramway « Fischer » et la rue Saint-Charles. Cet aménagement permet d'accorder une place significative aux modes actifs, de **végétaliser** ce linéaire aujourd'hui entièrement dédié à la voiture individuelle et d'**étendre de manière considérable la centralité** de Schiltigheim.
- Une **piste cyclable bidirectionnelle** est également aménagée en prolongement sur la route de Bischwiller entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges.



Perspective d'aménagement de la route de Bischwiller

visuel non-contractuel

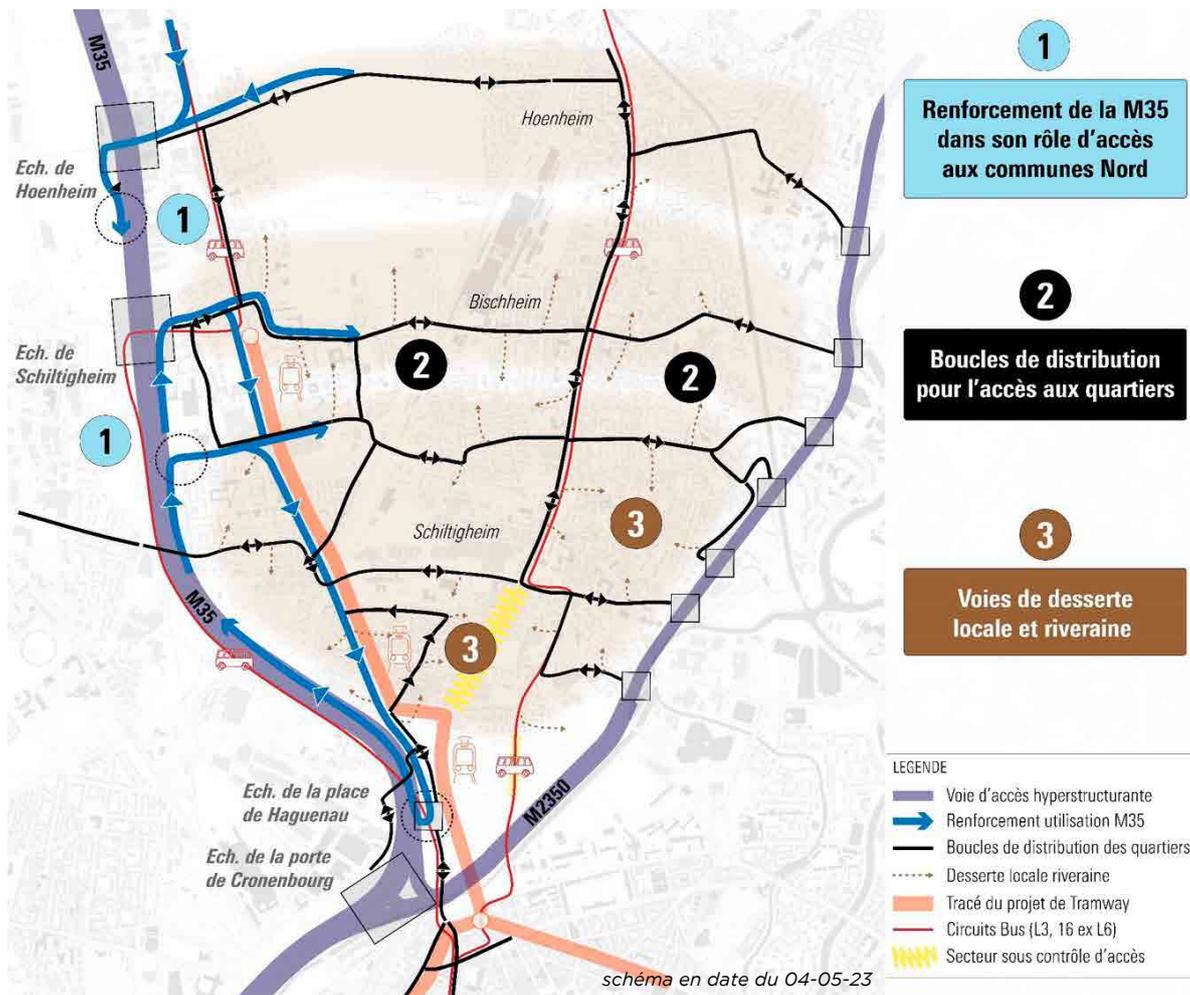


Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de Schiltigheim et Bischheim

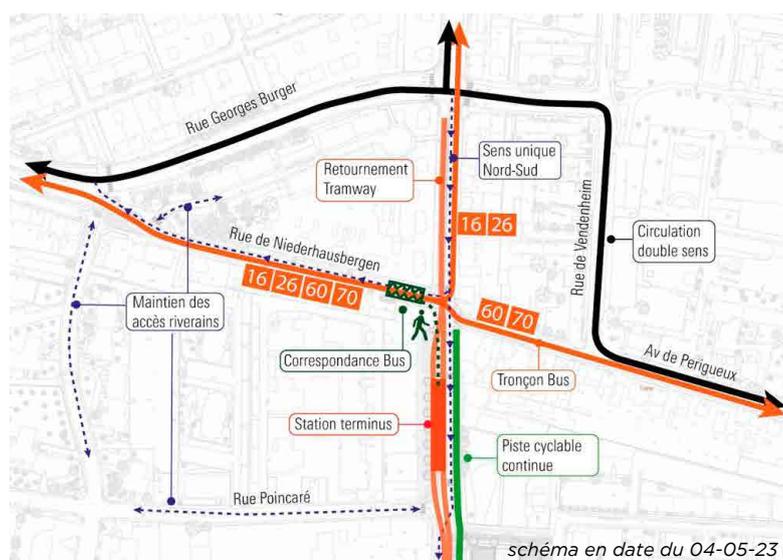
© Roland Ribbi & Associés France Ingénieurs Conseils

Focus sur le terminus du tram :

Suite à la concertation réglementaire de 2021, le secteur du terminus Nord a été profondément réexaminé afin de tenir compte des remarques des habitants du quartier.

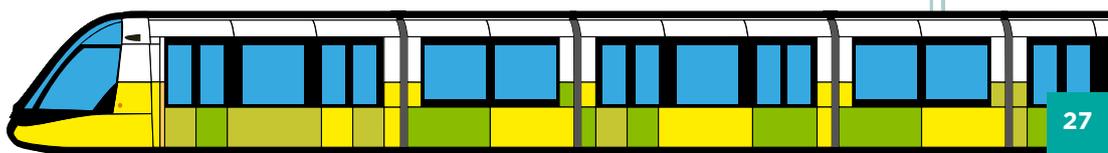
Une nouvelle solution d'aménagement a été retenue afin d'éviter l'impact sur les propriétés d'habitation bâties et de faire de ce secteur un véritable pôle d'échanges (1 ligne de tramway + 4 lignes de bus au croisement de la rue de Niederhausbergen et de la route de Brumath).

La station tram de terminus se situe au sud de la rue de Niederhausbergen, afin de mieux desservir le quartier des Écrivains.



Principe de fonctionnement du terminus au stade d'étude AVP

© Roland Ribbi & Associés France Ingénieurs Conseils





Vos questions

« Pourquoi piétonniser la partie Sud de la route de Bischwiller, alors que cette option n'a pas été évoquée lors du premier temps de concertation dédié à cet axe en décembre 2022 et janvier 2023 ? »

La piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller répond naturellement à la somme des demandes exprimées lors des différents ateliers et permanences de concertation (en décembre 2022 et janvier 2023) : les souhaits d'apaisement, de sécurisation des déplacements des modes actifs, de ne pas avoir de zones partagées. Par ailleurs, la piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller permet d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter des reports de trafic non souhaité sur cet axe à Schiltigheim. Cette option a été rendue possible par la proposition d'un nouvel itinéraire efficace pour la ligne L3.

« Qui pourra accéder à la zone piétonne sur la partie Sud de la route de Bischwiller et sous quelles conditions ? Comment se fera l'accès des véhicules de secours, des camions de déménagement, des personnes à mobilité réduite ? »

La zone piétonne sera délimitée à l'aide de bornes automatiques et seuls les ayant-droits auront accès à cette zone sous contrôle d'accès. Une unique borne d'entrée sur la zone piétonne devrait être positionnée au Sud, au niveau du quartier Fischer ; plusieurs autres bornes permettront de sortir de la zone piétonne.

La définition des ayant-droits au badge d'accès à la zone piétonne fera l'objet d'un travail fin avec la commune de Schiltigheim qui a le pouvoir de police sur son territoire. Cette définition des règles pourra s'appuyer sur le retour d'expérience de la Ville de Strasbourg :

- bornes abaissées de 6h à 11h pour permettre : livraisons, desserte riverains, collecte des déchets ;
- badge d'accès 24h/24 7j/7 à destination : riverains disposant d'un parking, véhicules de police et de secours, taxis de l'Eurométropole, personnel médical libéral, artisans intervenant régulièrement
- autorisation ponctuelle à demander à la Ville : déménagements, interventions ponctuelles pour des travaux, clientèle des hôtels (code d'accès)

« Où est-ce que les clients pourront se garer car l'ensemble du stationnement est supprimé sur la partie piétonne ? Lorsque la zone est piétonne, comment feront les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite pour accéder aux commerces et services ou même pour une visite ? »

Plusieurs parkings existent d'ores et déjà à proximité de la future zone piétonne : parking de la mairie, parking de l'école Exen ou encore gymnase des Malteries. D'autres aires de stationnement potentielles sont examinées.

Par ailleurs, les rues perpendiculaires permettront également de se stationner à proximité immédiate de la partie Sud de la route de Bischwiller. Les places les plus proches pourraient être dévolues aux personnes à mobilité réduites, afin de leur faciliter l'accès aux commerces et aux services en dehors des horaires de libre accès à la zone piétonne (6h - 11h).

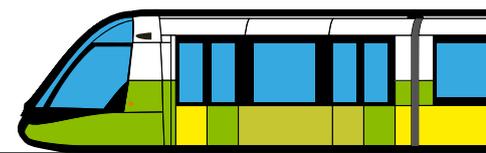
« Avec la piétonnisation de la route de Bischwiller, que devient le parcours de la ligne de bus L3 ? Comment garantir son temps de parcours pour rejoindre le centre de Strasbourg depuis les communes du Nord de l'EMS ? »

Les simulations de trafic en cours montrent qu'avec la mise sous contrôle d'accès de la partie Sud de la route de Bischwiller, il y aura de l'ordre de -30 à -40 % de flux d'automobile entre la rue des Vosges et le carrefour des Quatre Vents (le report se faisant en amont vers la M35 et l'avenue Mendès-France). Cette réduction du trafic offrira de meilleures conditions de circulation pour la ligne L3.

Au niveau du carrefour des 4 vents, la ligne L3 sera déviée via les rues de la Mairie, de la Patrie, de l'Église Rouge, Jacques Kablé et la place de Haguenau, avec une correspondance tram sur la place de Haguenau. Son terminus est prévu aux Halles, au plus proche du centre-ville. Avec le plan de circulation mis en œuvre, ce nouvel itinéraire permettra de fiabiliser et d'améliorer le temps de parcours de la L3, avec un gain d'environ 3 minutes.

« Est-ce que des aménagements cyclables sont prévus au Nord de la zone piétonne, car le carrefour des 4 vents et la route de Bischwiller restent très anxiogènes pour les cyclistes ? »

La piste cyclable bidirectionnelle sera prolongée du côté Ouest de la route de Bischwiller, entre le carrefour des Quatre Vents et la rue des Vosges, avec des aménagements tactiques, ce qui devrait permettre à terme une connexion lisible et efficace avec la rocade 2 de la Vélostras.



« Le terminus du tramway à Bischheim supprime les places de stationnement privatives de la copropriété devant les commerces du 2, route de Brumath. Est-ce que ces places seront compensées? »

Un parking privé de compensation de 46 places de stationnement est proposé à ce stade au niveau de la parcelle située 7 rue Poincaré, à moins de 100 mètres de la copropriété. De plus, l'aménagement de cette zone de terminus se fera en lien avec les riverains directement concernés afin de prendre en compte les besoins des habitants et des commerces locaux (livraisons, dépose-minute,...).

« Avec l'aménagement du tramway sur la route du Général de Gaulle et la piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller, ne risquez-vous pas d'avoir des congestions dans les communes du Nord de l'EMS? Comment éviter un report de trafic dans les rues environnantes du projet? »

Les reports de circulation liée au trafic de transit notamment se feront en priorité sur des voies

dédiées au trafic automobile et éloignées des habitations, comme la M35, la M2350 ainsi que l'avenue Pierre Mendès-France. Cette nouvelle répartition du flux s'accompagnera d'un plan de circulation qui limitera au maximum les risques de shunts et de hausse de trafic à travers les quartiers.

En complément, la création des 2 nouvelles bretelles de la M35 permet la desserte efficace des communes du Nord (Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim). Cette répartition des accès depuis / vers la M35 permet d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter des reports de trafic sur des axes transversaux à Bischheim et à Hœnheim.

« Que se passera-t-il sur les axes Est/Ouest à Schiltigheim et à Bischheim (rue Saint Charles, rue Lauterbourg, rue de Périgueux)? »

Le plan de circulation mis en place ne permet pas l'apaisement des axes Est-Ouest qui sont primordiaux pour les liaisons inter-quartiers, mais le trafic automobile restera stable sur ces axes.

Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

La participation fait ressortir un consensus global sur l'aménagement du tramway le long de la route du Général de Gaulle, de la route de Brumath et dans le secteur de terminus.

Concernant la piétonnisation de la route de Bischwiller, les participants ont des avis plus contrastés: une partie importante des participants accueille très favorablement cette transformation, voire aimerait que les aménagements soient prolongés jusqu'à Bischheim.

Au contraire, certains usagers s'inquiètent des changements: les commerçants, les automobilistes qui devront faire un détour et craignent des congestions, les riverains autour de l'axe qui craignent des hausses de trafic.

Un travail fin est en cours pour:

- Définir les principes d'accès et le statut de l'aire piétonne route de Bischwiller et répondre aux besoins des riverains de manière satisfaisante.
- Trouver des solutions de stationnement à proximité de l'aire piétonne pour garantir l'accès aux commerces, également pour les personnes à mobilité réduite, notamment la mise en impasse de quelques rues perpendiculaires pour assurer un stationnement au plus proche et réduire la taille de la zone piétonne.
- L'aménagement de la rue de la Patrie, afin de faire cohabiter bus et cyclistes dans les meilleures conditions.



Le plan d'accessibilité mis à jour suite à vos contributions

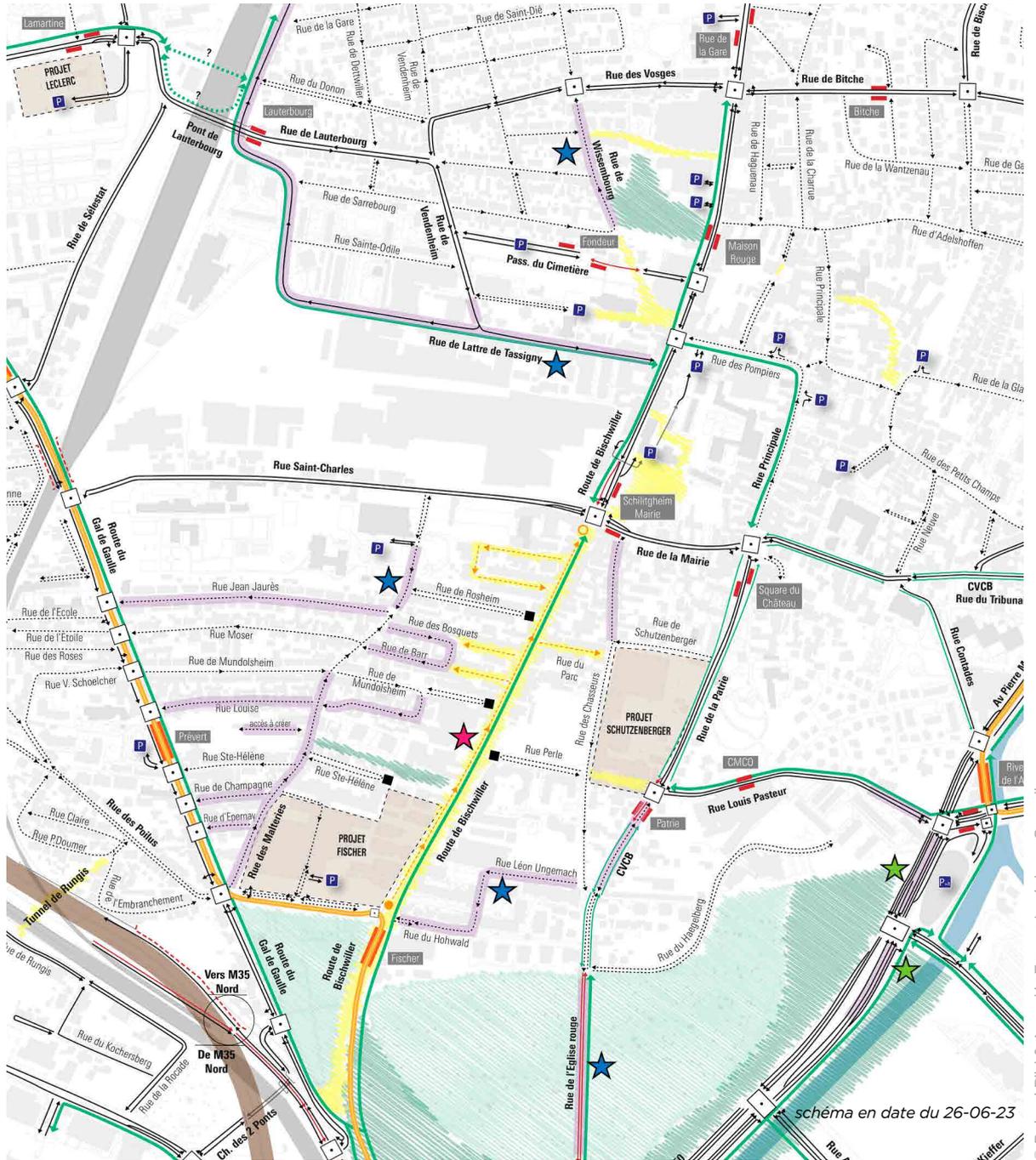
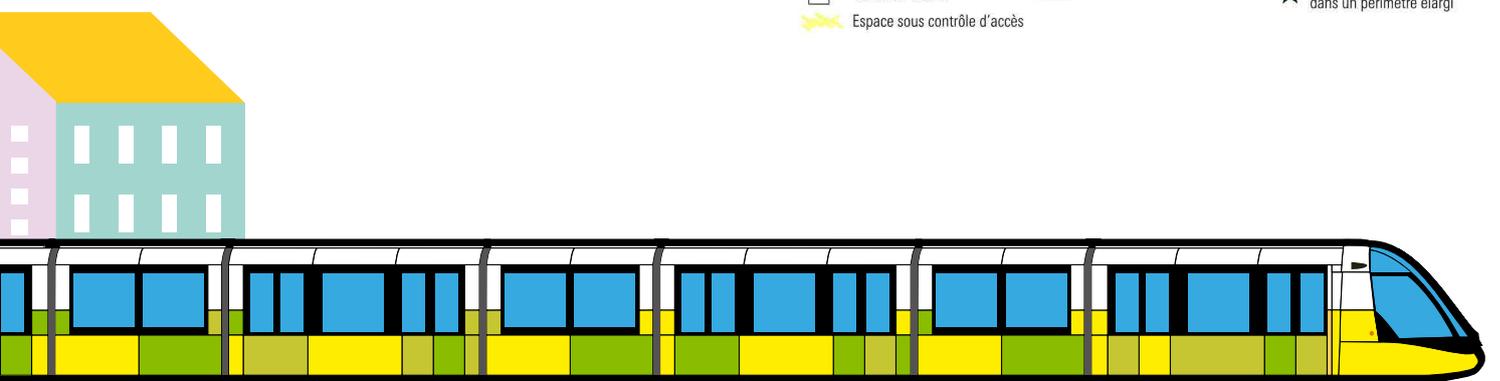


schéma en date du 26-06-23

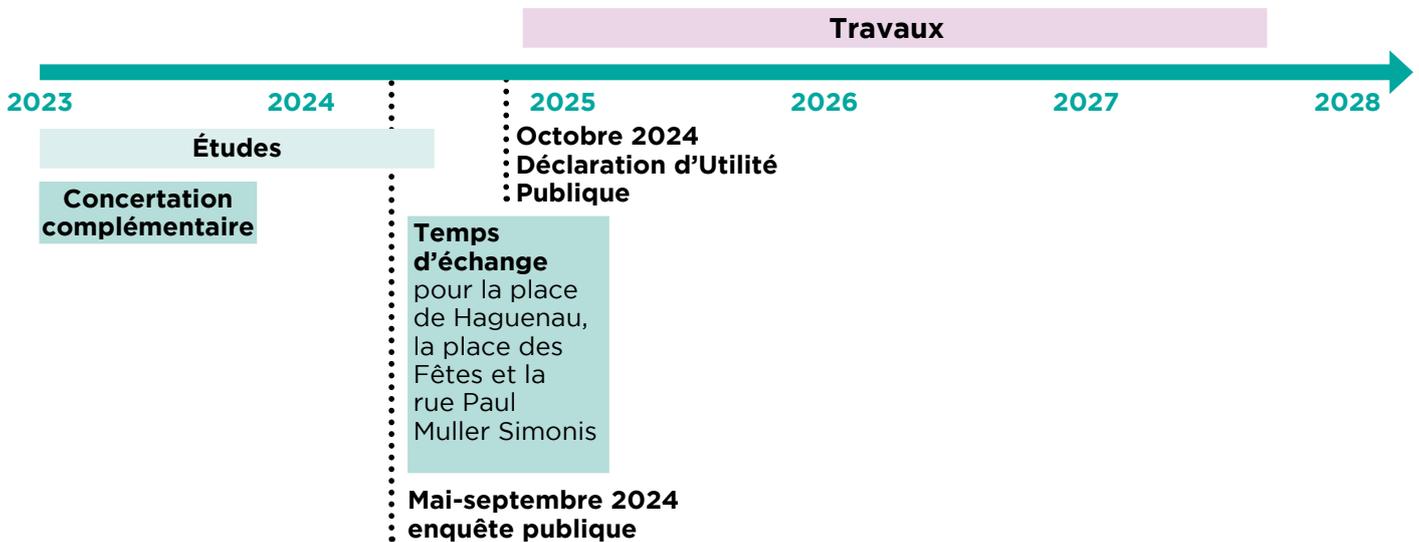
LEGENDE

- | | | | | |
|---|---|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — Voie tous véhicules — Voie réservée aux bus - - - - - Boucle de desserte locale — Sens de circulation modifié par le projet Tram | <ul style="list-style-type: none"> — Rue école ● Borne d'entrée (rue école) — Boucle livraisons/accès riverains ● Borne d'entrée (contrôle d'accès) ○ Borne de sortie (contrôle d'accès) | <ul style="list-style-type: none"> P Parking en ouvrage — Tramway — Station Tramway — Quai bus □ Carrefour à feux — Espace sous contrôle d'accès | <ul style="list-style-type: none"> ■ Impasse avec retournement — Axes vélos principaux — Trémie vélo — Parking vélo souterrain | <ul style="list-style-type: none"> ★ Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram ★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation ★ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi |
|---|---|--|--|---|





Les prochaines étapes du projet



Vous avez été nombreux à vous mobiliser durant cette nouvelle étape de participation citoyenne. Le dialogue avec vous se poursuivra tout au long du projet :

 **Printemps 2024 :** Consultez l'étude d'impact environnemental et faites part de votre avis et de vos observations sur le projet lors de l'enquête publique.

 **À compter de mi-2024,** participez aux échanges concernant l'aménagement des places et parcs. Une communication spécifique sera faite le moment venu.

 **Durant les travaux,** le dialogue sera maintenu avec une information régulière et des temps d'échange, notamment auprès des acteurs économiques.





Renseignez-vous sur le projet sur
participer.strasbourg.eu