

Journal du Tram vers l'Ouest

Strasbourg - Eckbolsheim - Wolfisheim



Début du chantier: été 2023
Mise en service : fin 2025



Édito

L'Eurométropole de Strasbourg a fait du développement des mobilités décarbonnées une priorité pour garantir à chacune et chacun des déplacements efficaces tout en améliorant la qualité de l'air. La Révolution des mobilités intègre tous les modes de déplacement dans une approche multimodale : réseau express métropolitain, extensions du réseau tram et de la ligne G du BHNS, renforcement des lignes de bus, réseau routier, plan vélo. L'extension du réseau de tramway vers l'ouest de l'Eurométropole participe pleinement à cet effort d'investissement pour offrir une solution de mobilité attractive à plus de 20 000 riverain-es et 7 100 emplois.

Le tram dessert, depuis septembre 2020, l'entrée du quartier de Koenigshoffen. D'ici fin 2025, son extension vers l'Ouest de l'agglomération améliorera et rééquilibrera la desserte de ce secteur. Il offrira un service de transports fiable et moins polluant aux habitants et habitantes de Koenigshoffen, du Hohberg, d'Eckbolsheim et de Wolfisheim. Le projet desservira aussi les bassins d'emplois des zones d'activités d'Eckbolsheim, des Forges et du Parc Grüber.

Depuis 2020, le projet de Tram vers Ouest a fait l'objet de plusieurs temps de discussion et de réflexion, associant les communes de Strasbourg, d'Eckbolsheim et Wolfisheim avec lesquelles l'Eurométropole a engagé un dialogue soutenu. La concertation publique engagée début 2021 a permis de retenir le tracé définitif et d'adapter le nombre et les emplacements des stations pour mieux répondre à vos besoins. Elle s'est poursuivie de septembre 2021 à juillet 2022 par une série d'ateliers participatifs et de réunions publiques. L'enquête publique, organisée en février-mars 2023, a été une nouvelle occasion pour les habitants, habitantes et forces vives d'exprimer leurs observations sur le projet. La Commission d'enquête a entendu les observations du public ; elle a émis un avis favorable sur le projet assorti de réserves dont les principales ont été prises en compte par le Conseil de l'Eurométropole du 28 juin 2023 au cours duquel le projet a été déclaré d'intérêt général. Madame la Préfète du Bas-Rhin a ensuite déclaré d'utilité publique le projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, permettant ainsi le démarrage du chantier.

S'ouvre aujourd'hui la période de réalisation du projet : le chantier devrait durer deux ans et demi et aboutira à une mise en service à l'horizon fin 2025. Nous vous invitons à prendre connaissance des apports de l'enquête publique et du projet définitif dans ce journal où vous retrouverez également le programme des rendez-vous d'information mis en place durant les deux prochaines années pour vous informer sur le projet et son chantier. L'équipe du projet Tram Ouest est à votre disposition pour répondre à vos questions et attentes tout au long de cette période.



Pia Imbs
Présidente de
l'Eurométropole



Alain Jund
Vice-président
en charge
des mobilités



Un nouveau souffle sur le territoire

Le chantier d'extension du tram F vers Wolfisheim s'engage à l'été 2023 pour une mise en service prévue à l'horizon fin 2025. Une information de proximité sera déployée de façon régulière informant les habitant-es, commerçant-es et professions libérales des mesures de circulation et de modification des habitudes de vie mises en place dans le cadre du chantier.

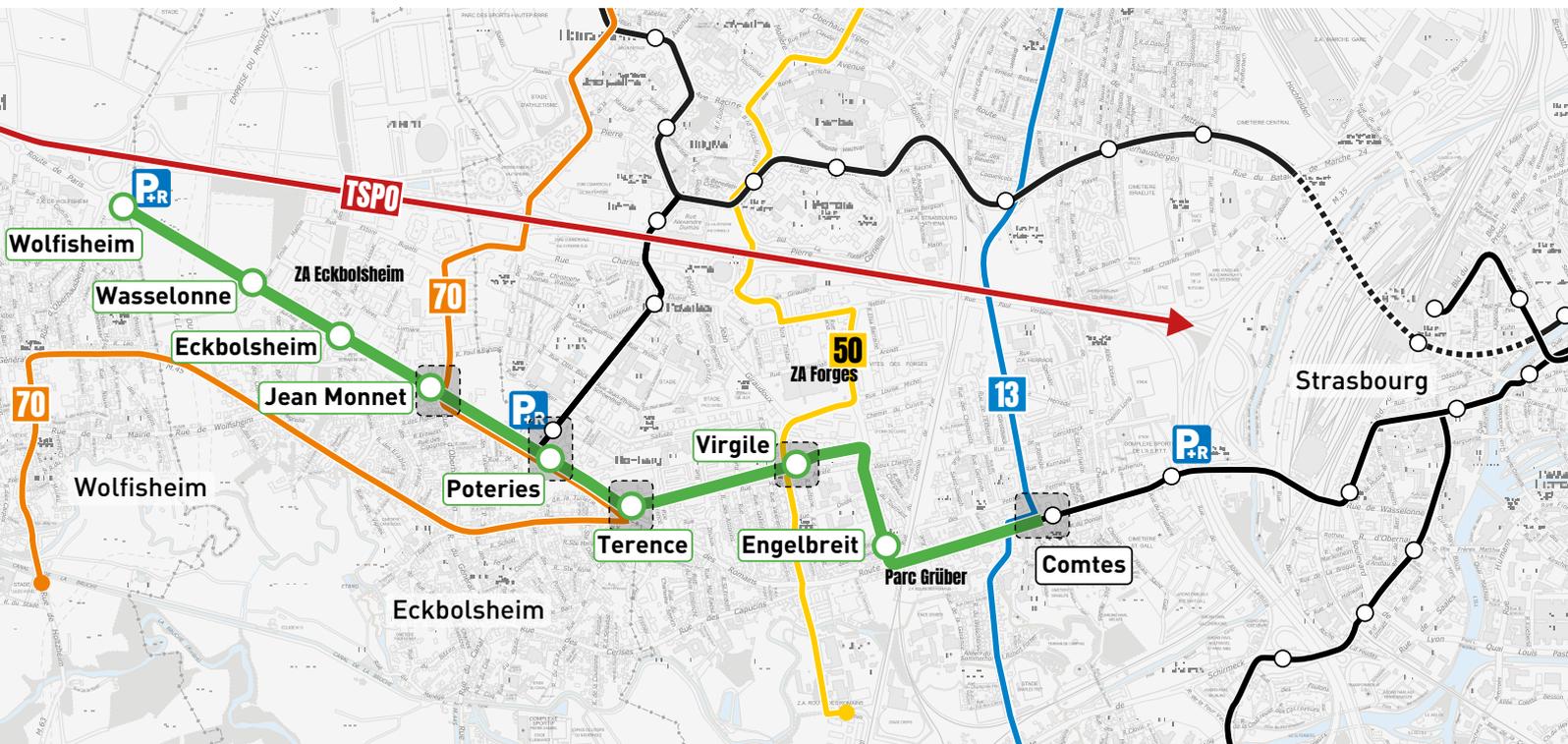
Un projet pour :

Mieux respirer

Offrir un service de transport fiable et durable

Réduire les inégalités sociales

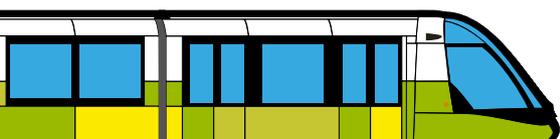
Lutter contre les inégalités territoriales



 Correspondances bus/tram.

TSPO : Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois

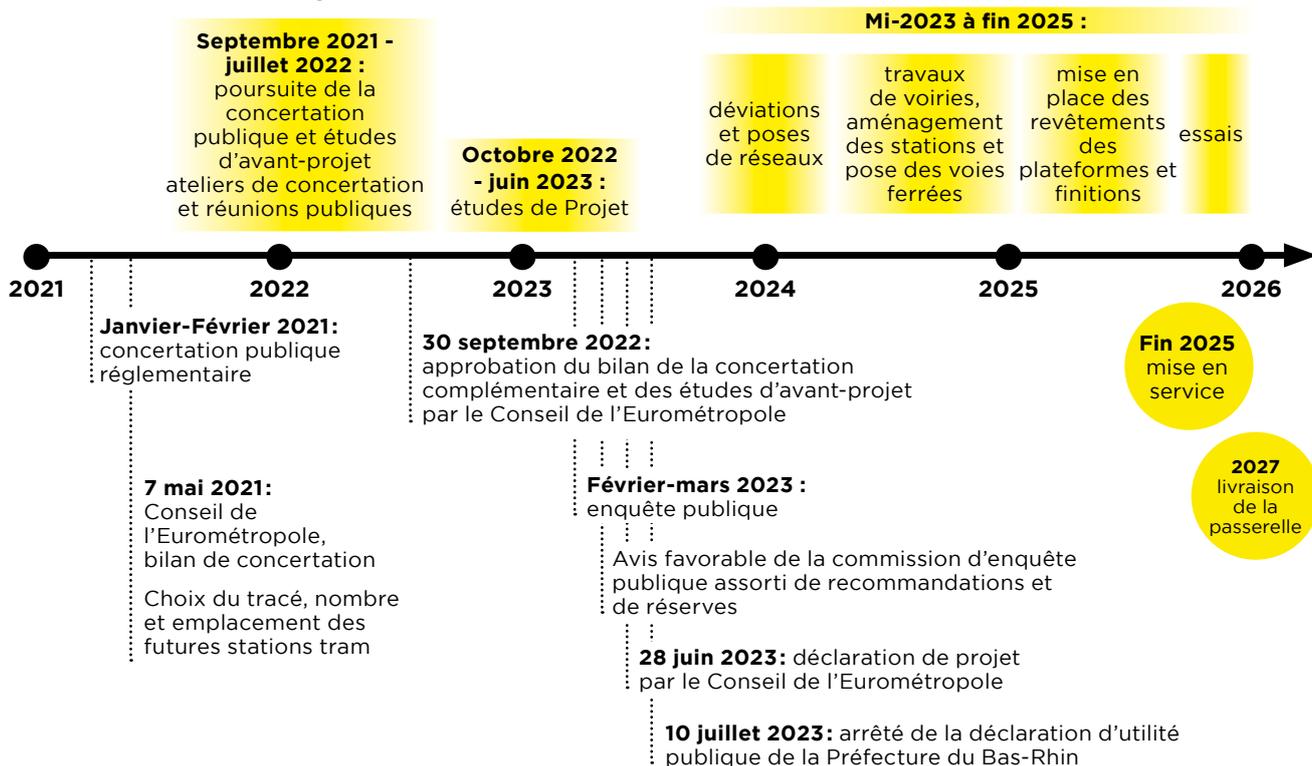
Les noms des stations sont provisoires.



Une participation citoyenne continue

Avec la concertation réglementaire et les réunions publiques, la participation citoyenne a occupé une place importante tout au long du projet pour assurer une information accessible et favoriser la participation de toutes et tous!

Calendrier du projet



L'ENQUÊTE PUBLIQUE EN CHIFFRES :


417
observations


14 permanences
(156 participant·es)

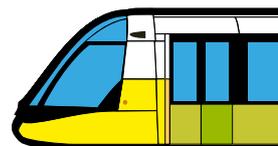

300 participant·es à la réunion publique du 6 mars 2023

La Commission d'enquête a constaté une position citoyenne plutôt favorable à l'arrivée du tramway dans les secteurs Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Les personnes ayant fait part de leurs observations ont en très grande partie souligné que le projet :

augmentera l'attractivité des déplacements alternatifs à la voiture

contribuera à la réhabilitation du cadre de vie, et à la requalification paysagère des quartiers traversés par le projet

rendra plus accessibles les principaux pôles et équipements publics du secteur Ouest de Strasbourg



L'expression citoyenne au cœur du projet

Le public a pu s'exprimer sur les aménagements prévus au projet, les modifications du plan de circulation strasbourgeois accompagnant l'arrivée du tramway, la réduction de l'offre de stationnement et les mobilités actives (déplacements à vélo et à pieds).

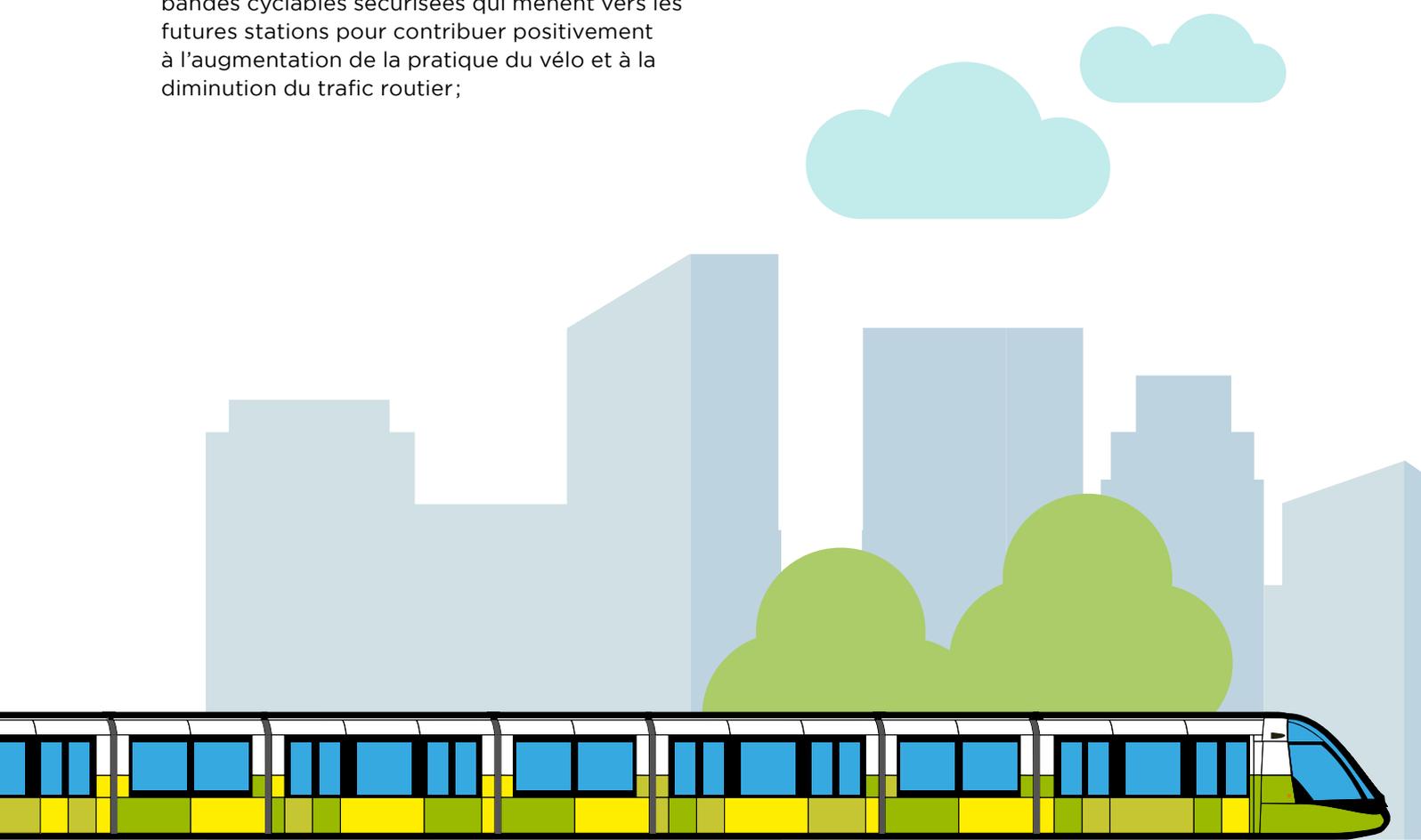
La Commission d'enquête a synthétisé les observations du public dans son rapport en soulignant :

- le caractère indissociable du projet tram et du plan de circulation qui, ensemble, participent à une plus grande utilisation des transports en commun comme cela est souhaité par l'Eurométropole. Pour autant, la nécessité est forte d'accompagner les habitant·es au changement de mobilité pour vivre cette transition plus en douceur;
- une bonne compréhension citoyenne du tracé du projet et des emplacements des futures stations tram. Quelques questions subsistent sur les tronçons de tram partagés avec les automobiles et les emplacements exacts de certaines stations tram;
- une recommandation d'un réseau de pistes et bandes cyclables sécurisées qui mènent vers les futures stations pour contribuer positivement à l'augmentation de la pratique du vélo et à la diminution du trafic routier;

- l'importance de maintenir des places de stationnement proches des commerces pour répondre aux besoins des services de livraison et de la clientèle, et de réglementer (zone bleue) pour assurer une meilleure rotation;
- la pertinence du cheminement desservant le Zénith mais pas à l'emplacement initialement prévu au projet;
- le besoin de reconfigurer le réseau de transport en commun pour une desserte optimale et pouvoir assurer correctement les correspondances bus;
- la nécessité de prendre en compte l'impact sur les entreprises.



Toutes les informations sur les étapes précédentes sont à retrouver sur le site de la participation citoyenne. participer.strasbourg.eu



Un avis favorable de la commission, avec 3 réserves...

Après avoir pris en compte et analysé l'ensemble des éléments du projet soumis à cette enquête publique, la Commission d'enquête a émis un avis favorable au projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Cet avis est assorti des 3 réserves dont les suites ont été approuvées par le Conseil de l'Eurométropole du 28 juin 2023 (déclaration de projet).

1 La mise en sens unique de la route des Romains sur le tronçon non circulé par le futur tram dès la mise en service du projet d'extension de la ligne F.

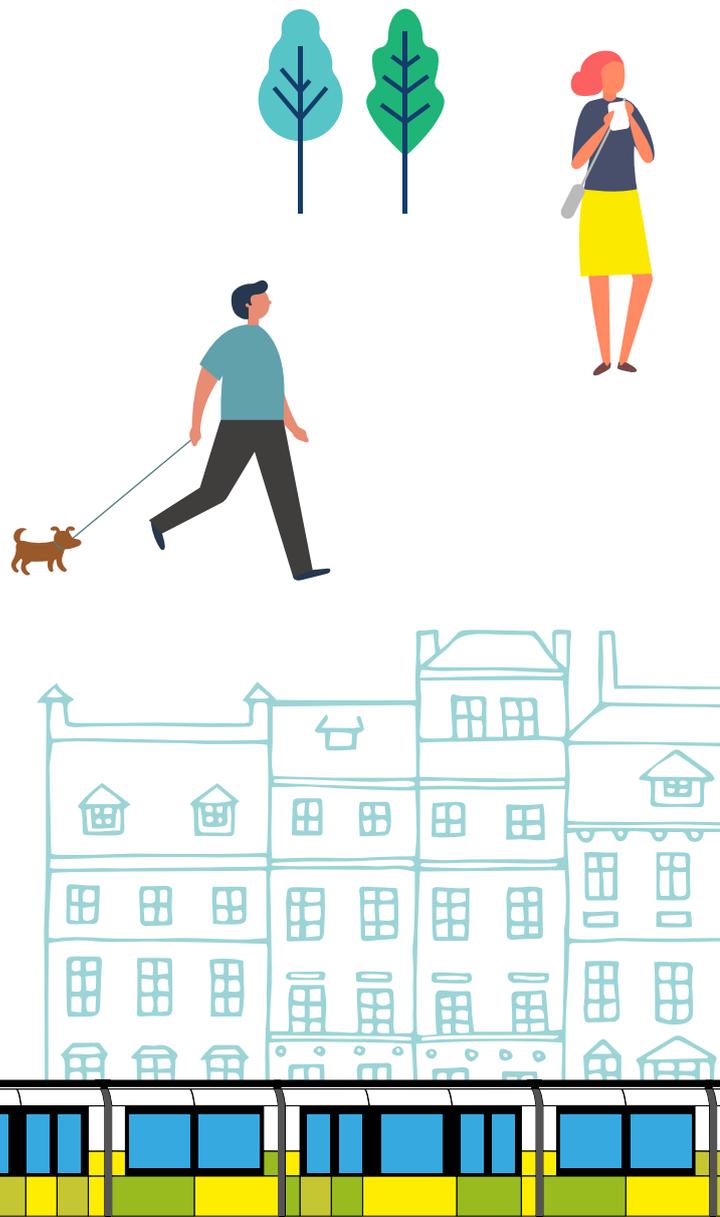
- L'Eurométropole a décidé de lever cette réserve en modifiant les aménagements de ce tronçon de la route des Romains.

2 Le déplacement vers l'Est de la station « Térance ».

- L'Eurométropole a décidé de ne pas donner une suite favorable à cette réserve. En effet, l'emplacement de la station tram « Térance » est directement issu de la concertation réglementaire engagée début 2021 et dont le bilan a été approuvé par le Conseil de l'Eurométropole du 7 mai 2021. Dès cette date, le public, notamment habitant Eckbolsheim, avait demandé l'étude d'une station tramway à cet endroit afin de faciliter l'accès au réseau de tram depuis le secteur résidentiel situé autour de l'avenue du Général de Gaulle. Implanter cette station plus à l'Est dans la rue Virgile :
 - éloignerait davantage ces habitant-es de la station,
 - complexifierait l'intermodalité entre la ligne de bus 70 et la station tramway,
 - nécessiterait l'acquisition de la tour du 58 rue Virgile, ou la maison du 55 rue Virgile, leur démolition et le relogement de plusieurs dizaines d'occupant-es,
 - rapprocherait de la station tram précédente « Virgile » et par conséquent l'éloignerait de la station tram suivante « Poteries », ce qui aboutirait à des distances entre stations trop peu homogènes.

3 Désapprobation du tracé du cheminement depuis la route de Wasselonne vers le Zénith depuis la station « ZA Eckbolsheim »

- Le cheminement vers le Zénith depuis les futures stations « ZA Eckbolsheim » ou « Wasselonne » ont des longueurs strictement identiques (1000 m). Le réaménagement de la rue Émile Mathis actuellement en cours d'étude et comportant une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir côté Ouest permettra d'assurer la liaison entre le Zénith et la station tramway « Wasselonne ». Par conséquent, l'Eurométropole abandonne le principe d'aménagement d'un cheminement vers le Zénith au cœur de la zone d'activités d'Eckbolsheim.



« Le paysage urbain va beaucoup changer ! »

Entretien avec Alban Houssin, ingénieur expert des systèmes guidés et OPC¹ du projet d'extension de la ligne F au sein du GETAS². C'est le chef d'orchestre du chantier, lui qui donne le tempo et s'assure que ce qui se joue ne dépasse pas la durée prévue, comme dans un morceau de musique.

Comment gère-t-on la coordination des travaux avec tous ces intervenants ?

L'OPC est à l'interface de la maîtrise d'ouvrage, des différents exploitants de la collectivité et plus globalement de toutes les personnes qui interviendront sur le chantier comme les entreprises du BTP, de réseaux ou de sécurité. Un chantier comme celui-ci pourra par moments faire travailler jusqu'à plus de 200 personnes simultanément ! Il est alors primordial de définir un cadre pour les travaux afin de respecter le rythme de construction jusqu'à l'aboutissement du chantier.

Quels sont les principaux enjeux techniques de ce chantier d'extension ?

Ce chantier n'est pas techniquement le plus complexe. En revanche, sa difficulté réside dans la gestion de l'activité qui gravite tout autour. Nous sommes en pleine ville et la vie continue avec son flot de piéton·nes, vélos, et voitures.

Le chantier comportera la réalisation d'une grande passerelle dédiée aux piéton·nes et aux cyclistes et le renforcement du pont au-dessus des voies SNCF. Il faudra là gérer des problématiques aussi bien aériennes que souterraines. L'enjeu sera de renforcer les structures qui accueilleront le passage de tramways pesant plusieurs tonnes !

Quelles sont les principales particularités de ce chantier ?

Le tracé passera sur des terrains sous lesquels peuvent être enfouis des vestiges historiques qu'il est important de documenter.

Aussi, un temps est dédié à la prévention archéologique avec le recours à des équipes scientifiques spécialisées.

« Un chantier comme celui-ci pourra par moments faire travailler jusqu'à plus de 200 personnes simultanément ! »

Une large place est aussi donnée à la végétalisation des voies du tram, des abords et la création de nouveaux espaces verts.

La préservation du patrimoine écologique est toute aussi essentielle ! Un engagement fort est porté sur la protection des arbres et des espaces verts existants.

Enfin, contrairement à ce que l'on connaît majoritairement à sur des lignes de tramway, il est prévu d'aménager des zones mixtes, c'est-à-dire des voies empruntées par le tramway mais aussi par les voitures et les bus.

Comment vont être impactés les espaces publics ?

Nous commençons par la déviation et la modernisation des réseaux d'énergies et télécom. Cette phase est délicate car on creuse profondément la chaussée et les bordures de trottoirs à de nombreux endroits.

Ensuite nous procédons à l'installation des infrastructures souterraines, étape toute aussi complexe car menée en milieu urbain. Tout cela occasionnera des perturbations pour les usagers que nous essayerons de minimiser au maximum.

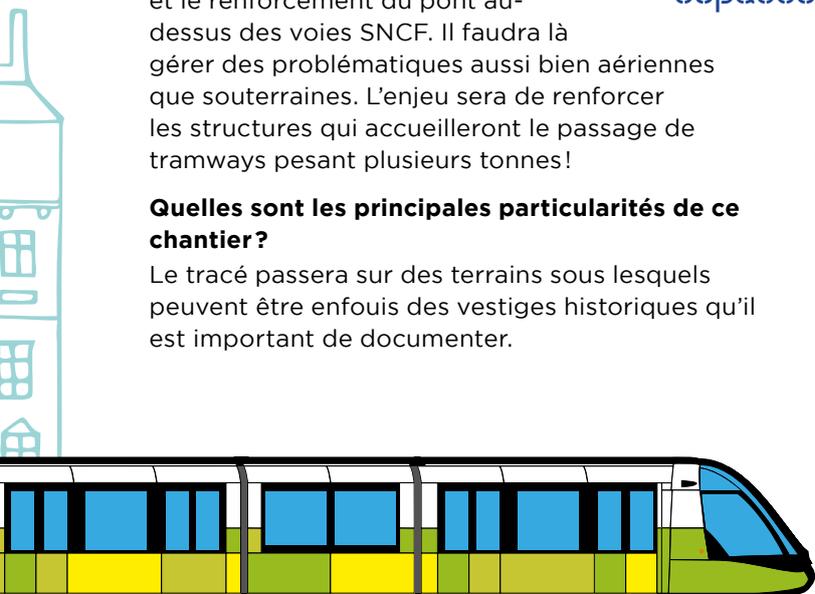
Le tracé du tram prendra peu à peu vie aux yeux de tous avec la réalisation des voies des trams et l'installation des équipements : stations de tram, bornes commerciales et valideurs, le mobilier urbain, les éclairages... Une large place est aussi donnée à la végétalisation des voies du tram, des abords et la création de nouveaux espaces verts. Le

paysage urbain va beaucoup changer !

Merci Alban pour votre implication dans ce projet d'envergure !

1 - OPC: Ordonnancement, Pilotage et Coordination.

2 - GETAS: groupement responsable des études et de la réalisation du chantier d'extension vers Wolfisheim pour le compte de la CTS)



Zoom sur les grandes étapes du chantier

Protection de l'environnement et maintien du fonctionnement urbain.

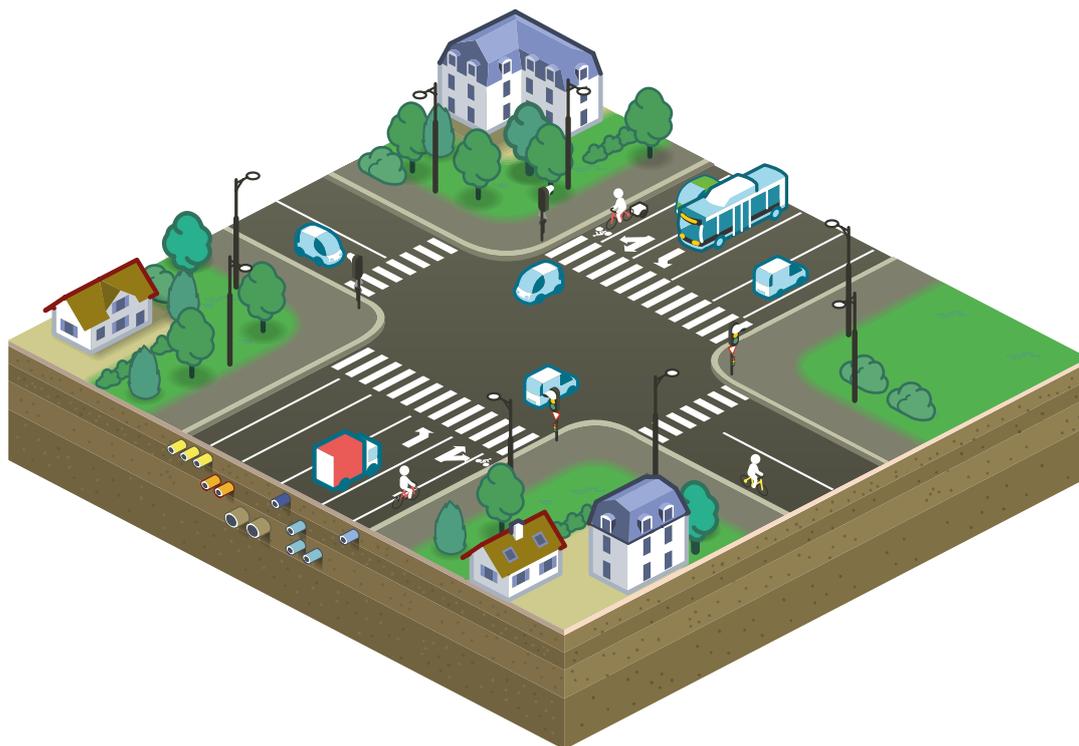
Les entreprises sont tenues de mettre en place les dispositions nécessaires pour :

- 1. la protection de la faune, de la flore, de l'eau et du patrimoine historique ;**
- 2. la limitation des nuisances de toutes natures** (bruit, vibrations, boues, fumées, poussières, odeurs, encombrements) ;
- 3. le maintien de toutes les fonctions d'infrastructures existantes** (distribution de services par réseaux enterrés ou aériens, accessibilité aux habitations et aux commerces). Dans les cas où cela ne s'avérerait pas possible, des solutions alternatives peuvent être proposées en fonction de chaque cas ;
- 4. la préservation des biens et des personnes côtoyées par les chantiers** (sécurité du public, circulation des moyens de secours et d'assistance, absence de désordres aux constructions, accessibilité aux personnes à mobilité réduite - PMR).



État initial 2023

- Le réseau de voirie est constitué des différentes étapes d'aménagements antérieures. L'espace public est majoritairement dédié à l'automobile.
- Les trottoirs sont étroits et les cyclistes circulent sur des bandes cyclables marquées sur la chaussée. L'éclairage public est ancien, consommateur d'énergie.
- Les réseaux souterrains sont éparpillés sous la chaussée et les trottoirs.
- Les espaces verts occupent le peu d'espace disponible.



L'organisation des travaux est complexe et doit être gérée avec soin et précision tant au niveau des entreprises contractantes, que de la Maîtrise d'œuvre et de la Maîtrise d'ouvrage, car tout désordre peut entraîner des arrêts de travaux, ou la remise en cause des conditions d'interventions.

Enfin, chaque étape de travaux est réalisée sous **surveillance archéologique** ; des archéologues surveillent le chantier et l'interrompent en cas de besoin afin de lancer des fouilles archéologiques plus poussées.



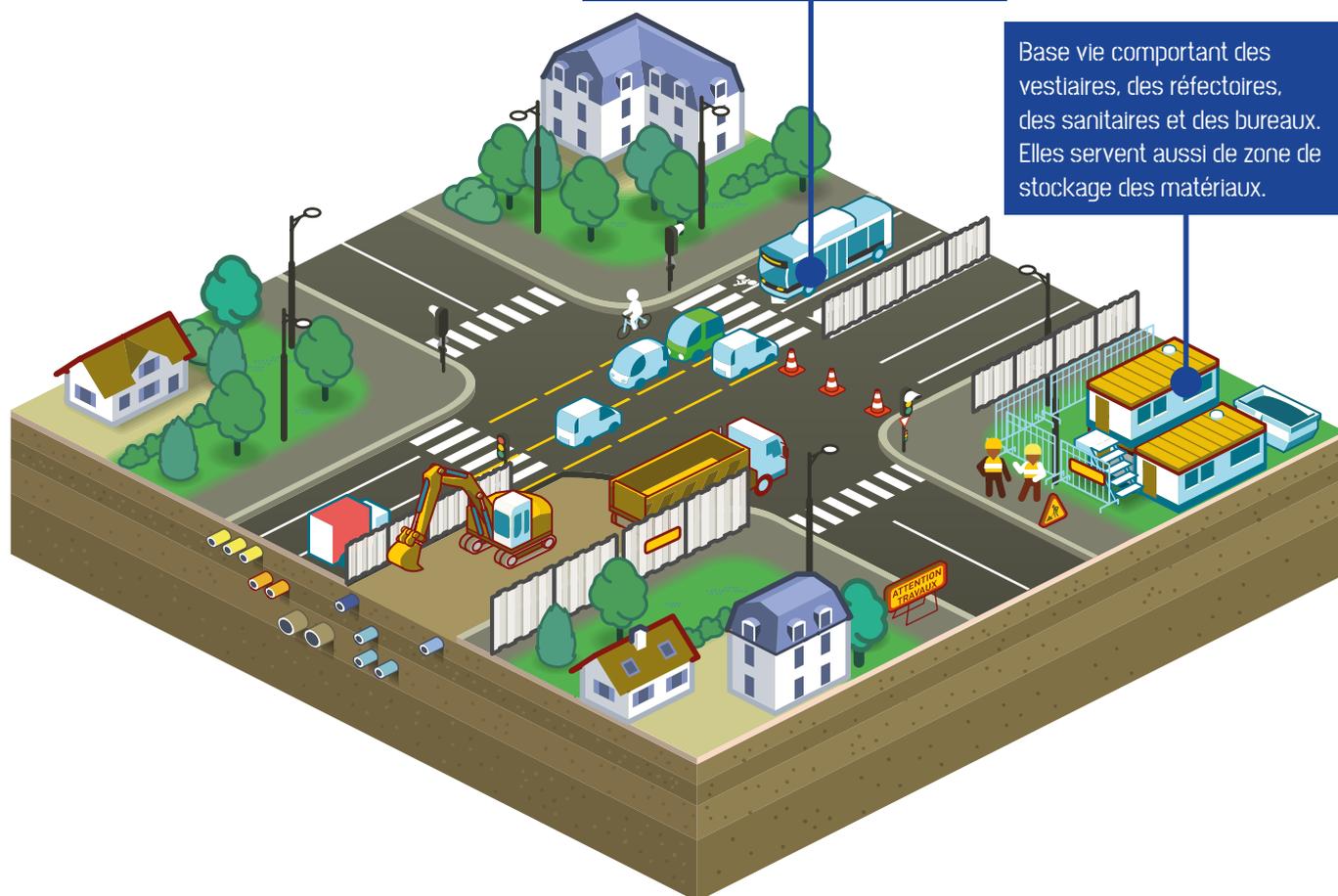
Début du chantier : **juillet 2023**

Mise en service : **fin 2025**

1

Adaptation de la signalisation et des cheminements piétons et cyclistes. Modification des stationnements et des sens de circulation.

Base vie comportant des vestiaires, des réfectoires, des sanitaires et des bureaux. Elles servent aussi de zone de stockage des matériaux.

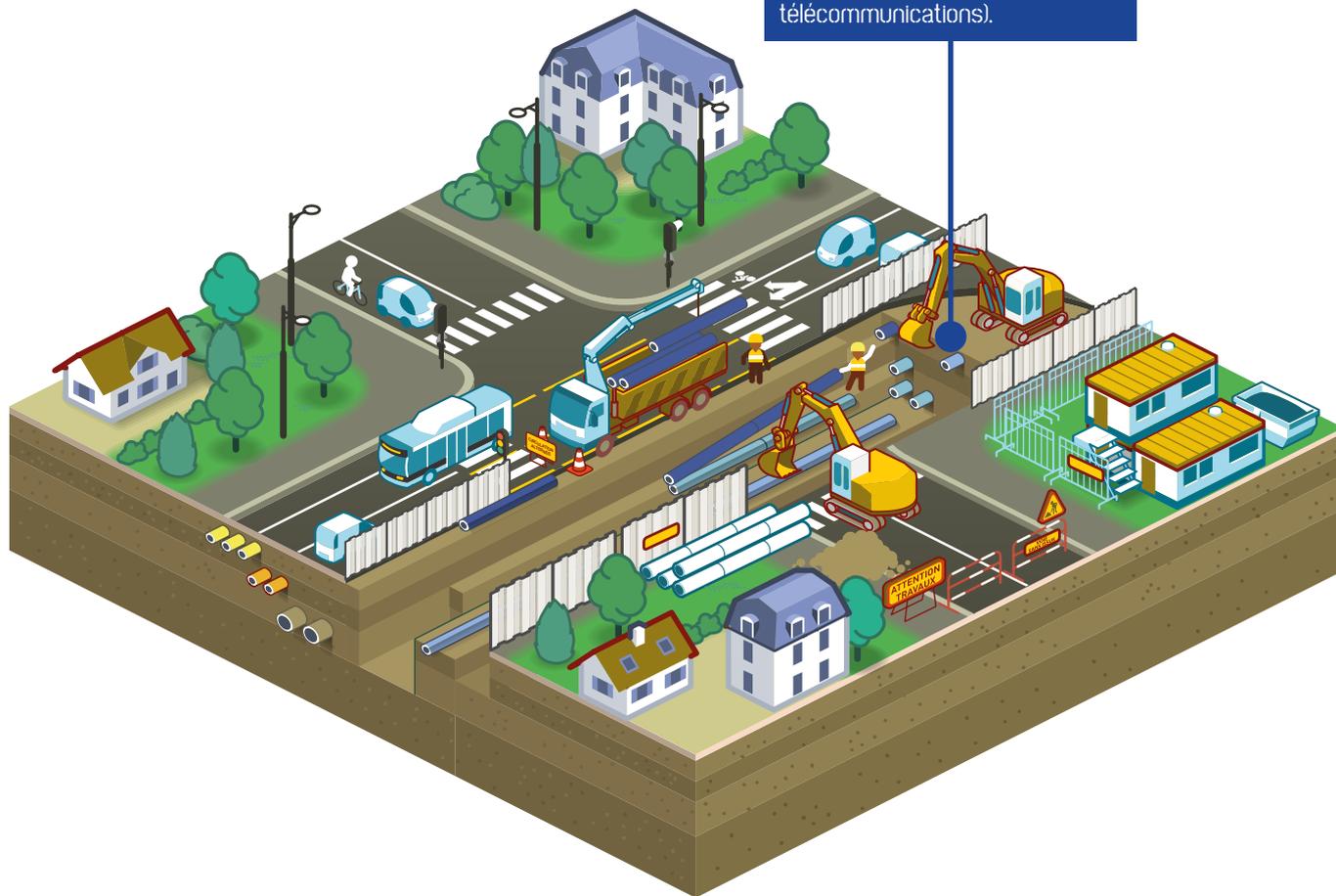


Installation de la base-vie et premiers travaux de libération d'emprises

- Afin de réaliser les travaux de façon réglementaire, les **espaces dédiés aux ouvriers·ères et aux entreprises** sont construits; le projet comportera plusieurs bases-vie.
- Les premiers travaux consistent à **supprimer les anciens aménagements de surface** dans le périmètre des travaux du futur tracé du tram: bordures de trottoirs, terre-pleins centraux, signalisation routière, places de stationnement, arbres non conservés, candélabres, mobilier urbain et réseaux divers. Le but est de faire place nette en surface pour permettre les travaux tout en veillant au maintien des accès aux habitations, lieux publics et commerces.

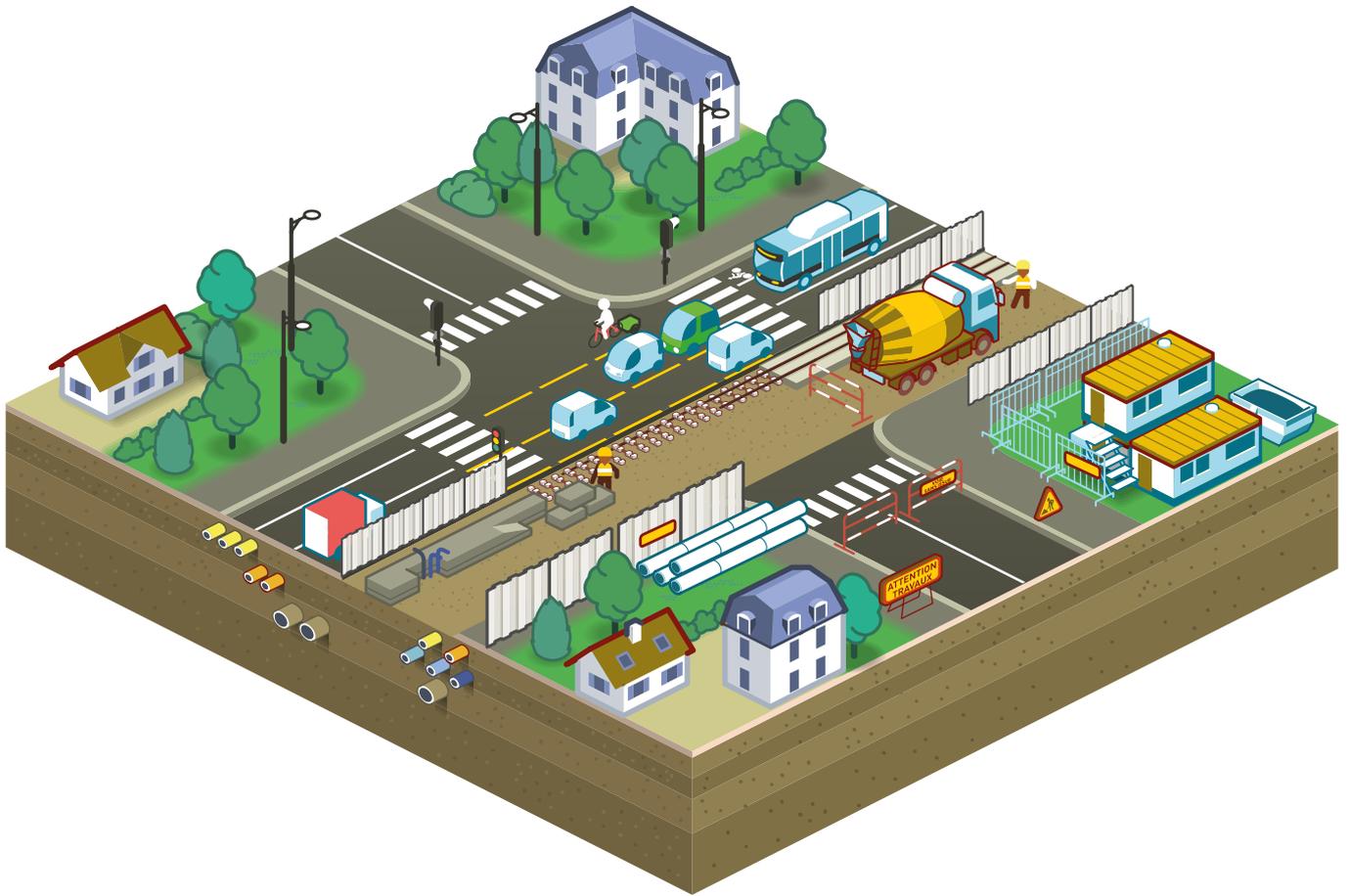


L'appellation « réseaux » désigne toutes les canalisations d'eau, d'assainissement et des réseaux secs (gaz, électricité, éclairage, télécommunications).



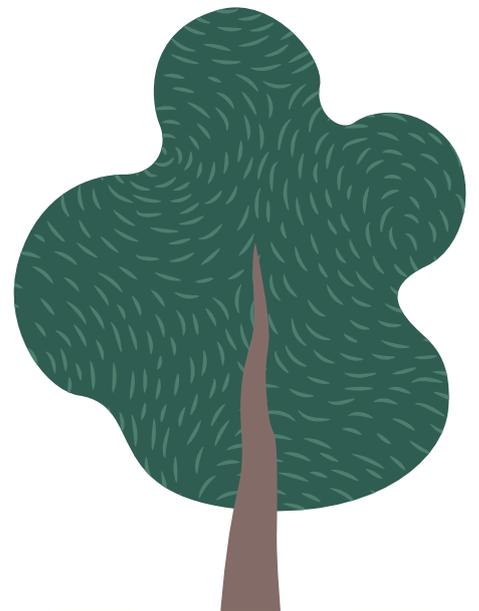
Déplacement et renforcement des réseaux enterrés

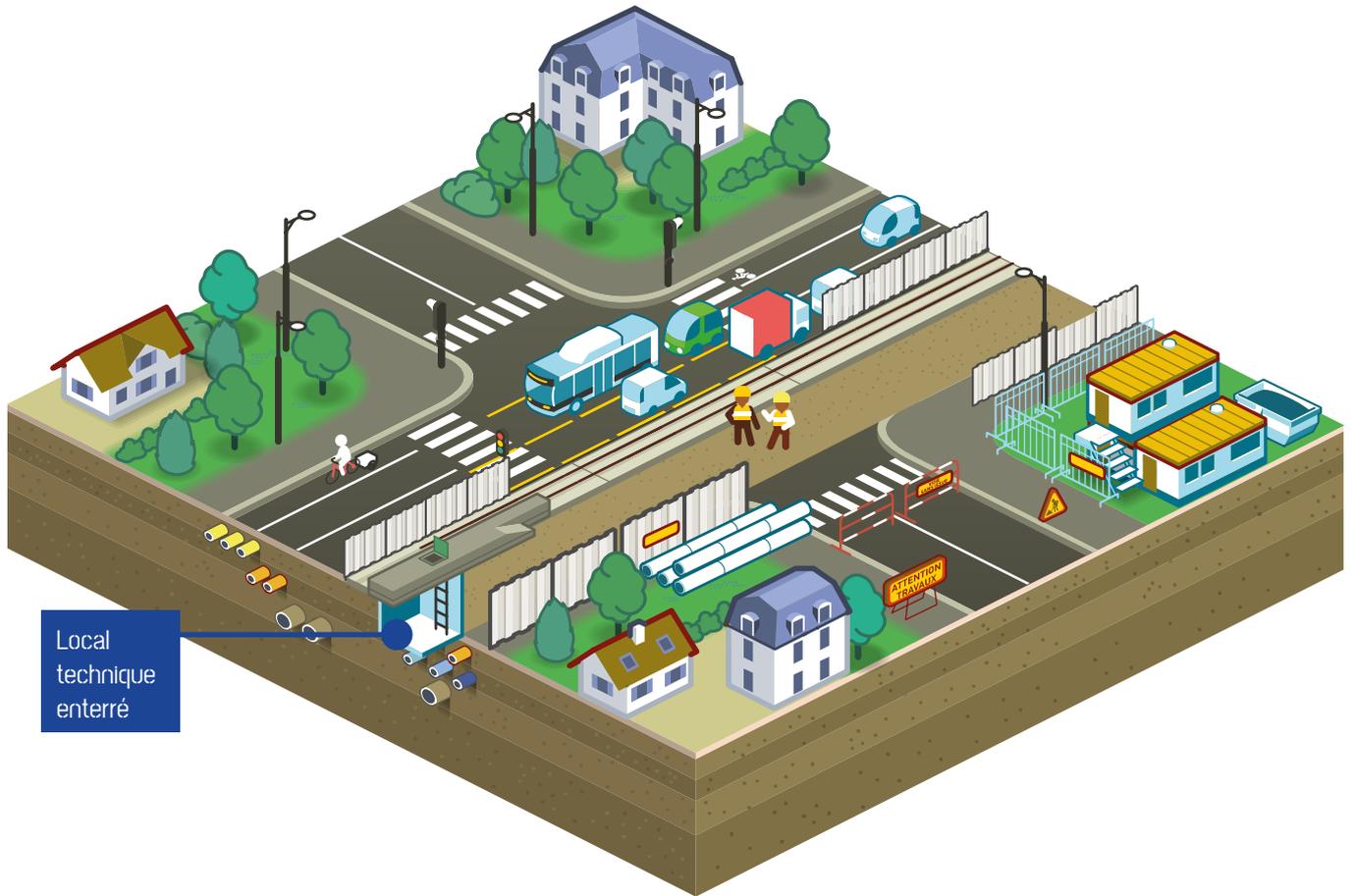
- Les réseaux situés sous la future plate-forme du tram sont déviés de part et d'autre de celle-ci, pour permettre les interventions ultérieures sans casser la dalle béton supportant le tram et perturber la circulation du tram.
- Le chantier est généralement organisé par demie-chaussée: la circulation automobile est cantonnée d'un côté de la voirie pendant que le chantier s'installe de l'autre côté.
- Certaines entrées riveraines peuvent être impactées pendant cette phase. L'information est alors communiquée aux habitant-es et commerçant-es concerné-es quelques jours auparavant afin qu'une solution alternative ou une compensation soit trouvée.



Construction de la plateforme tramway, mise en place des voies, construction des installations d'alimentation et transformation de l'énergie

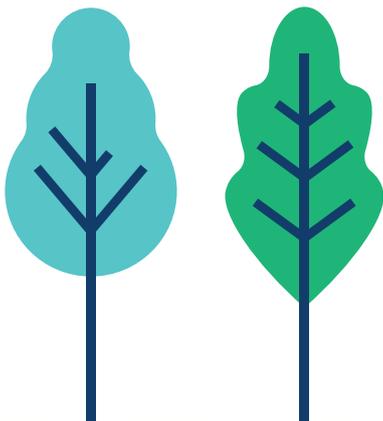
- Le béton est coulé et les premiers rails sont posés.
- Les quais des futures stations tram sont construits.
- Le chantier est là encore organisé en demie-chaussée.

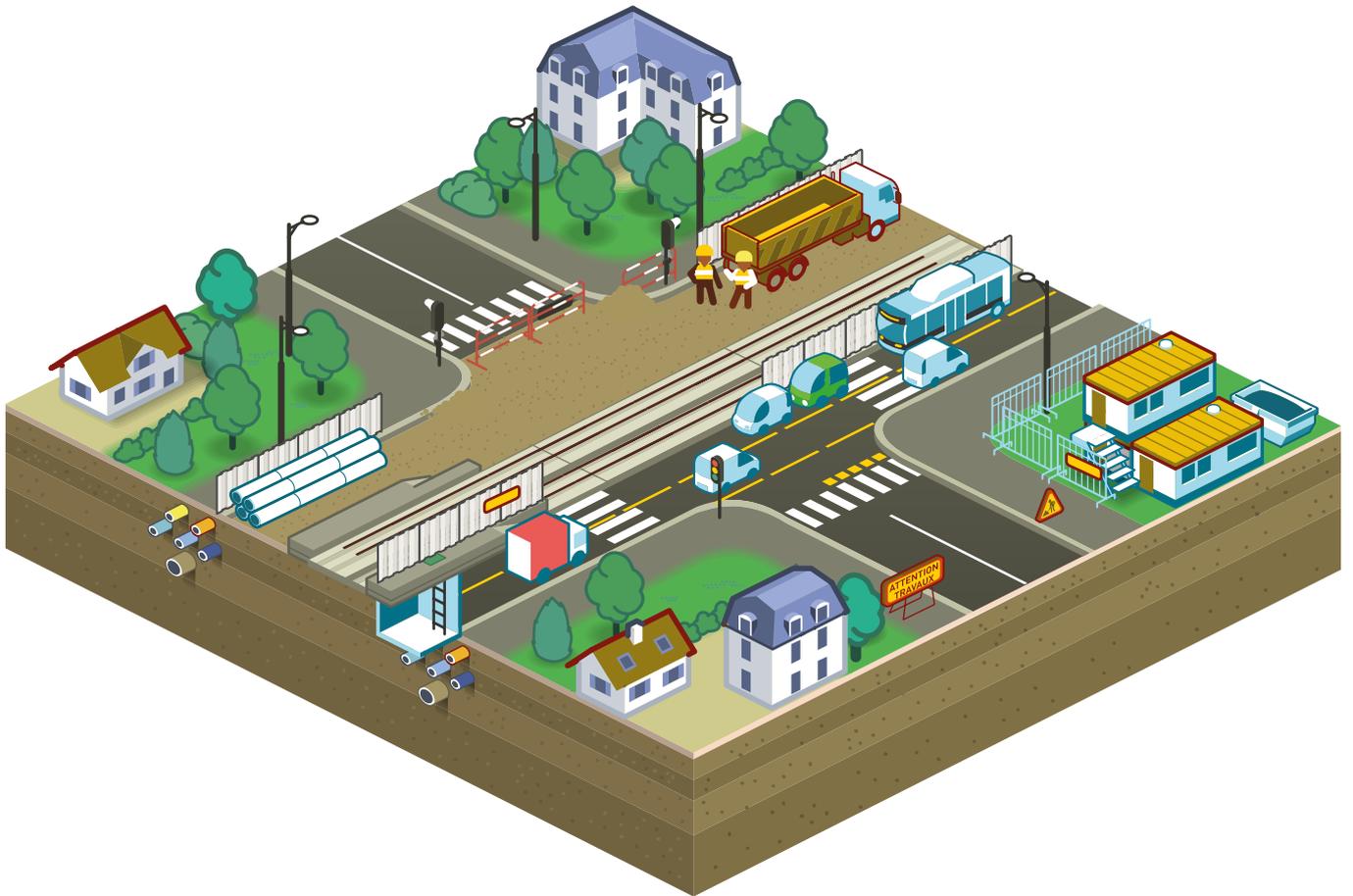




Création de la sous-station électrique, des locaux techniques et des stations tramway

Chacune des futures stations tram comporte un **local technique enterré**. Généralement accessible depuis une trappe située sur l'un des quais de la station, il est conçu pour accueillir tout l'équipement technique et électronique permettant de gérer la station tram: mise en place des équipements d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs. D'autres locaux techniques sont construits durant cette étape, notamment la future sous-station qui permet la transformation de l'énergie électrique alimentant les rames de tramway.





Poursuite des travaux d'aménagements sur l'autre demie-chaussée

Les mêmes aménagements sont réalisés sur la seconde demie-chaussée. Déviation des réseaux, aménagement des voiries, trottoirs et pistes cyclables sont construits.

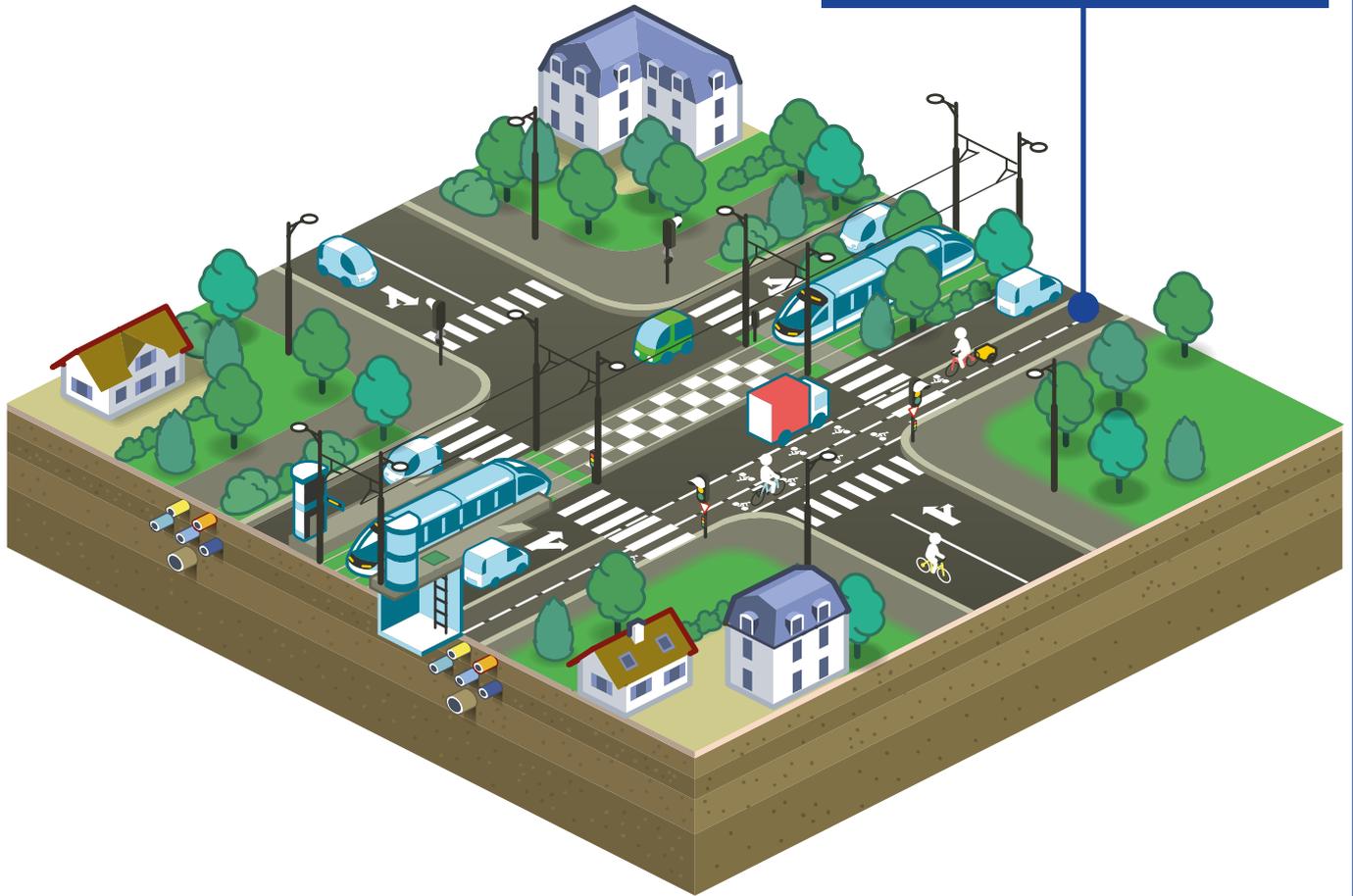
Toutes ces opérations s'enchaînent et sont interdépendantes, quelques inversions sont possibles suivant les secteurs, et certaines tâches peuvent se réaliser en parallèle.

Elles font appel à des techniques et des moyens très variés à adapter à chaque fois aux contraintes spécifiques du secteur où se déroule le chantier.



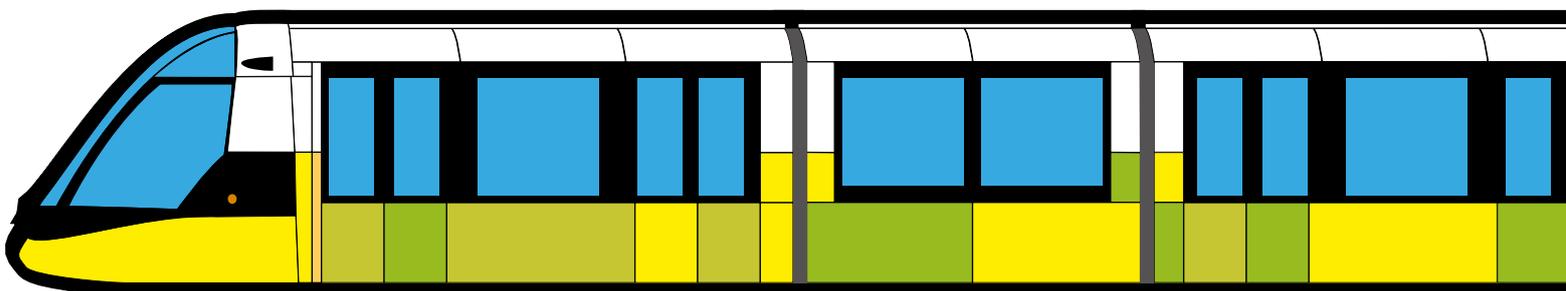
Visuels non contractuels.

Les espaces publics dédiés aux piétons et aux cyclistes sont augmentés de façon significative.
Les aménagements sont fortement végétalisés.



État final à l'horizon fin 2025

- Les poteaux supports de la ligne électrique sont levés puis la ligne aérienne est déroulée et réglée. Les aménagements de surface sont finalisés: voirie, plantations des arbres, mobilier urbain, signalisation routière, marquages au sol.
- Les installations sont testées séparément puis de façon combinée: le système de voie (aiguillages), les lignes aériennes de contact, la signalisation ferroviaire.
- La marche à blanc vient clore le chantier: le tram roule sans passager et les conducteurs sont formés aux consignes d'exploitation de la nouvelle ligne de tramway.



Toute
l'information et
l'actualité du chantier
à consulter sur:

[strasbourg.eu/
chantier-tramway-ouest](https://strasbourg.eu/chantier-tramway-ouest)



Ligne info chantier: 03 68 98 51 12
ProjetTramOuest@strasbourg.eu

 Guide d'indemnisation pour
les commerçants à retrouver sur
[strasbourg.eu /chantier-tramway-ouest](https://strasbourg.eu/chantier-tramway-ouest)



Projet co-financé par:



AFIT France

Maîtrise d'ouvrage
déléguée:

CTS