

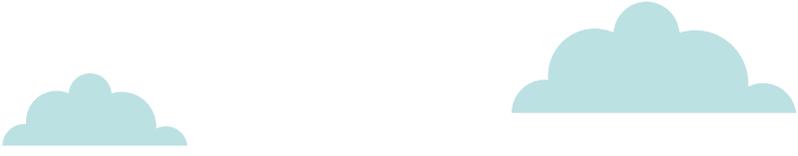


*Perspective d'aménagement  
de la place de Haguenau, vue  
en direction de Schiltigheim.*

# Tramway Nord : un espace urbain accessible pour toutes et tous

- Dossier d'information -





## AVANT-PROPOS

Depuis trente ans, le réseau de tramway se développe dans l'Eurométropole. Il permet à des dizaines de milliers de personnes de se déplacer au quotidien efficacement dans les zones denses de l'agglomération. On l'utilise pour aller au travail, à l'école, à un rendez-vous, faire ses courses, rendre visite à des proches, assister à un événement sportif ou culturel.

Avec cette extension vers le nord, le tram renforce l'offre de mobilité globale. Il connecte les villes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Il crée une liaison directe avec les institutions européennes. Il renforce le réseau et donne du confort aux usagers en évitant la traversée du centre-ville de Strasbourg pour se rendre de la gare aux universités. Depuis la gare de Strasbourg il complète le Réseau Express Métropolitain Européen. Il s'accompagne d'une amélioration du réseau de bus, de la création de pistes cyclables sécurisées et confortables ainsi que de trottoirs plus larges.

En plus d'offrir une solution pour se déplacer sans polluer, le tram transforme les espaces publics qu'il traverse avec des aménagements plus qualitatifs. Les quartiers deviennent plus sereins et apaisés. La végétation se développe pour rafraîchir les rues et mieux respirer.

On redécouvre le patrimoine mis en valeur grâce aux aménagements. On a envie de flâner, de s'arrêter devant les vitrines, de profiter d'un banc ou d'une terrasse.

C'est plus de qualité de vie pour toutes et tous !



# GLOSSAIRE

**Mobilités décarbonnées** : désigne l'ensemble des façons de se déplacer qui produisent peu ou pas d'émissions de gaz à effet de serre (GES). De cette façon, elles permettent d'agir contre le réchauffement climatique. Les transports en commun, le vélo et la marche à pied font partie des mobilités décarbonnées.

**Multimodalité** : désigne le fait de se déplacer en utilisant plusieurs modes de transport et en effectuant des correspondances. On peut par exemple passer du train au vélo ou du bus au tramway lors d'un même déplacement. L'organisation du réseau de transport veille à faciliter la multimodalité.

**Bus à haut niveau de service** : désigne un bus dont les caractéristiques se rapprochent de celles d'un tramway. Il circule sur une voie qui lui est réservée pour éviter les retards et les embouteillages, dispose de véritables stations et, très souvent, de véhicules spacieux et confortables.

**Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)** : désigne un document d'urbanisme qui détermine et guide l'aménagement et l'utilisation des sols à l'échelle d'une intercommunalité. Il couvre une large diversité d'enjeux comme l'habitat, les mobilités, l'environnement et les activités économiques.

**Déminéraliser et désimpermeabiliser** : désigne le fait de retirer le revêtement minéral des sols (le plus souvent en béton ou en goudron) pour remettre le sol en terre, permettre sa végétalisation et lui permettre de retrouver sa fonction dans l'infiltration des eaux de pluie.

**Point noir cyclable** : désigne un axe routier ou un carrefour qui a été identifié comme dangereux ou problématique par les associations de cyclistes et/ou les pouvoirs publics. La suppression de ces points noirs est essentielle au développement de la pratique du vélo à grande échelle.



# SOMMAIRE

Un projet au coeur de l'ambition métropolitaine de mobilité .....	6
Le projet.....	8
Le tracé dans le détail .....	12
[ OBJECTIF ] Un réseau renforcé.....	14
[ OBJECTIF ] Mieux desservir les quartiers.....	16
[ OBJECTIF ] Améliorer le cadre et la qualité de vie.....	18
[ OBJECTIF ] Adapter la ville aux enjeux climatiques .....	22
[ OBJECTIF ] Accompagner la croissance du vélo.....	24
[ OBJECTIF ] Faire évoluer les manières de se déplacer.....	26
[ OBJECTIF ] Soutenir le dynamisme économique du territoire.....	30
Retour sur trois années de concertation .....	32
Le choix du tracé .....	34
Prochaine étape : l'enquête publique.....	35



# UN PROJET AU CŒUR DE L'AMBITION MÉTROPOLITAINE DE MOBILITÉ

## LA RÉVOLUTION DES MOBILITÉS

**Le projet de développement du tram entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est un axe clé de la révolution des mobilités portée par l'Eurométropole de Strasbourg depuis plusieurs années maintenant.**

Cette dynamique de transformation des manières de se déplacer a pour objectif de réduire la pollution atmosphérique, encourager l'adoption d'habitudes de mobilités décarbonées, tout en garantissant le droit à la mobilité pour toutes et tous. Très concrètement, révolutionner les mobilités, c'est agir sur tous les fronts pour développer tous les modes de transports de façon complémentaire :

- Le tramway et les bus à haut niveau de service.
- Les trains et les cars express du Réseau Express Métropolitain Européen.
- Le réseau bus renforcé autour des lignes Chron'hop.
- Le plan vélo.
- Le covoiturage (service Aut'hop et voies réservées sur la M35), l'autopartage et le transport à la demande avec le service Flex'Hop.

En agissant ainsi sur la multimodalité, l'Eurométropole a pour ambition d'offrir à toutes les métropolitaines et tous les métropolitains des solutions rapides, régulières et accessibles pour se déplacer partout, et en particulier vers et depuis le centre-ville de Strasbourg.



Pour en savoir plus sur la révolution des mobilités, c'est par ici :





## QUELQUES PROJETS CLÉS DE LA RÉVOLUTION DES MOBILITÉS



### Le Réseau Express Métropolitain Européen (REME)

Le REME prévoit l'élargissement massif de l'offre de trains et de cars express, s'appuyant sur l'extension des horaires de circulation (de 5h à 22h) et un cadencement nettement renforcé sur quasiment toutes les lignes desservant l'Eurométropole.

L'objectif : offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle à l'échelle du bassin de vie en rendant les transports en commun plus attractifs.

Ce projet, réalisé en partenariat avec la région Grand Est, est déjà une réalité. En effet, depuis décembre 2022, 650 trains supplémentaires circulent chaque semaine sur le réseau, soit 30% de trains en plus.

Pour les secteurs n'étant pas desservis par le train, notamment à l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise, le REME prévoit la mise en œuvre d'un réseau de cars express doté d'aménagements dédiés permettant d'améliorer la rapidité et la fiabilité des parcours.

Le projet prévoit également l'amélioration des fréquences et des amplitudes de service des lignes de cars interurbains pour améliorer significativement le service de transport.



### Les lignes de bus Chron'hop

Ces lignes à forte fréquence développées par l'Eurométropole ont d'abord pour mission de proposer une offre de transport en commun dans les secteurs qui ne sont pas desservis par le tramway, mais aussi de relier les quartiers entre eux sans passer par le centre-ville de Strasbourg. Rapides, régulières et confortables, elles offrent un haut niveau de service.

6 lignes Chron'Hop sont actuellement déployées sur le territoire avec comme ambition de

poursuivre le développement du service avec les extensions tramway à venir d'ici 2027.

2 d'entre-elles (C7 et C8) ont été créées en 2023 sur les secteurs du Neuhof et de la Meinau afin d'offrir une haute qualité de service en complément du réseau tram.



### (Re)prendre un vélo d'avance

L'Eurométropole investit massivement pour faciliter l'adoption du vélo comme mode de déplacement quotidien à l'échelle de l'agglomération et de ses alentours. L'ambition du plan vélo, doté d'un budget de 100 millions d'€, est de lever progressivement les verrous qui freinent la pratique pour atteindre 20% du total des déplacements quotidiens sur l'ensemble du territoire (contre 11%\* aujourd'hui).

Pour relever cet objectif ambitieux, l'Eurométropole développe le réseau de pistes cyclables et travaille sur les coupures urbaines et les points noirs qui constituent un frein pour de nombreux usagers. Elle démultiplie aussi l'offre de stationnement des vélos et facilite la multimodalité avec les transports publics urbains et régionaux.

Enfin, en 2023, Vélhop, le service de location courte durée a fait peau neuve avec de nouvelles bicyclettes, davantage de stations et de nouveaux services.

*\*données issues de l'enquête ménages-déplacements, 2019.*



### L'autopartage et le covoiturage

L'Eurométropole est une agglomération pionnière en matière de service d'autopartage. Sur son territoire, on trouve 103 stations en connexion avec le réseau de transports publics et les parkings publics ainsi que 171 véhicules disponibles en freefloating.

Elle développe également le covoiturage comme alternative efficace à l'usage de la voiture individuelle avec par exemple l'ouverture d'une voie réservée à cette pratique sur la M35 et, depuis mars, la nouvelle plateforme Karos.

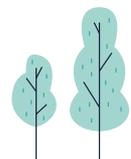


### L'extension du réseau de tram et de BHNS

Pour développer l'offre de transports collectifs urbains, l'Eurométropole conduit un programme d'extension du réseau de tramway et de bus à haut niveau de service (BHNS), circulant sur des voies réservées.

Il se développe sur trois axes : vers l'ouest avec l'extension de la ligne F du tram vers Wolfisheim, vers le sud avec le prolongement du bus G vers le quartier Rotterdam et vers le nord en direction de Schiltigheim et Bischheim.

Au-delà des enjeux de desserte des secteurs densément peuplés, ces projets ont aussi pour objectif de décongestionner le nœud de l'Homme de fer dans l'hyper centre-ville, où se croisent la plupart des lignes de tramway, et qui est aujourd'hui engorgé.

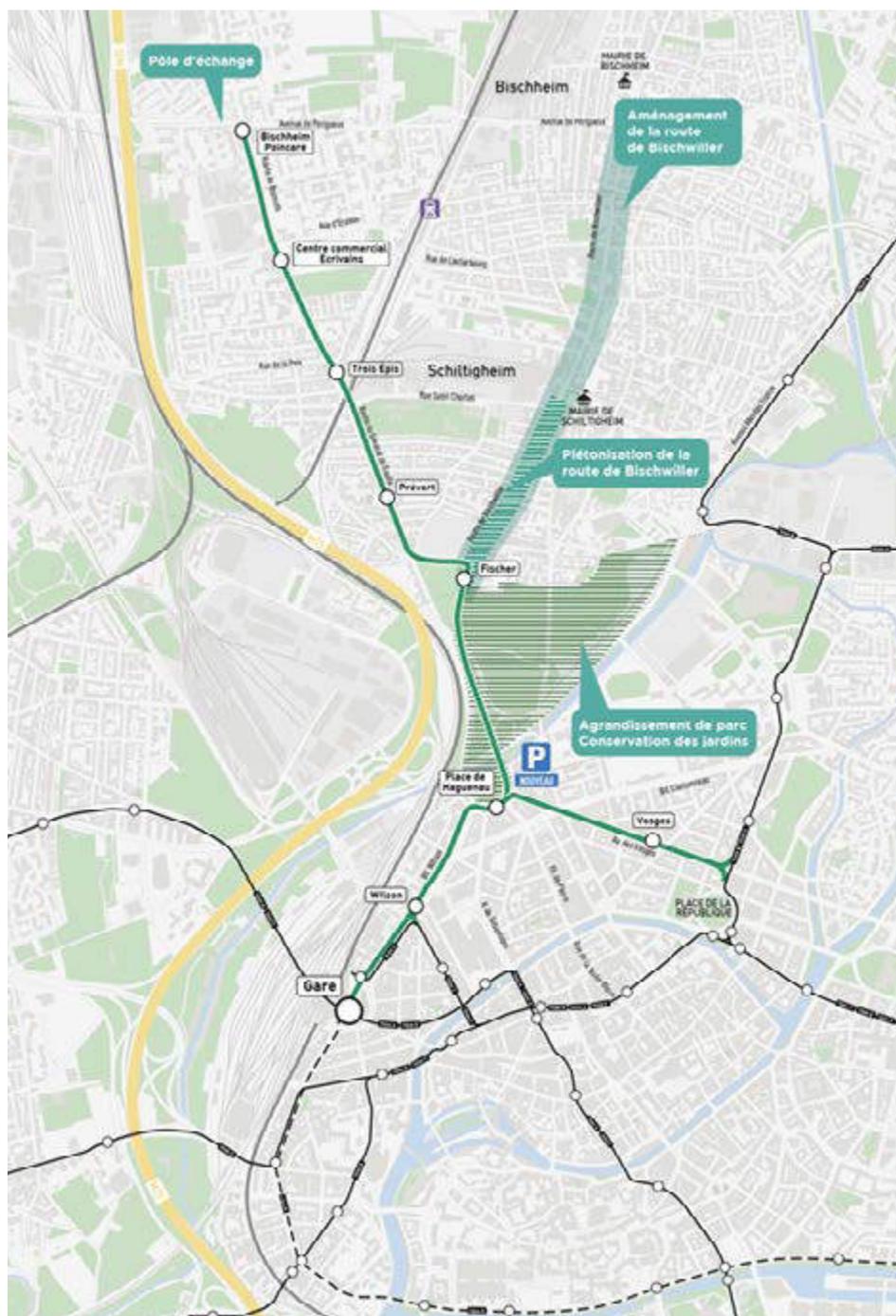


## LE PROJET

Pour répondre aux enjeux climatiques, L'Eurométropole et les villes qui la composent se donnent les moyens de continuer d'être agréables à vivre en toutes saisons, pour tous, y compris les habitants les plus fragiles. Les espaces publics sont au cœur de cette adaptation.

Le projet d'extension du réseau de tramway vers le nord n'est pas qu'un projet de desserte mais une évolution de l'organisation des mobilités dans un cadre de vie plus agréable.

### BIEN PLUS QU'UN PROJET DE TRAMWAY !



*La desserte en tramway de la Neustadt, Schiltigheim et Bischheim est l'axe fort du projet. L'aménagement du parc urbain de la place de Haguenau, son agrandissement et la piétonnisation de la route de Bischwiller en est le cœur.*





## En quoi consiste le projet ?

Le projet de développement du tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim va bien au-delà de la simple réalisation d'une voie de tramway. Il prévoit une diversité d'aménagements qui forment un projet cohérent. Cela comprend :

- L'infrastructure tramway est composée de 2 branches :
  - **la branche « Nord »** allant jusqu'à Bischheim pour relier les quartiers Fischer et Prévert ainsi que la cité des Écrivains à Schiltigheim /Bischheim au centre de Strasbourg via la Place de Haguenau. Elle s'étend sur 3,2km et comprend 5 nouvelles stations,
  - **la branche « Centre »** qui va créer une liaison directe entre la Gare et l'Avenue des Vosges à Strasbourg pour faciliter l'accès aux institutions européennes et au quartier du Wacken. Elle s'étend sur 1,8km et comprend 4 nouvelles stations. Celle-ci permettra aussi de renforcer l'accès aux universités depuis la gare centrale de Strasbourg.
- Les aménagements connexes à la plateforme :
  - pistes cyclables, cheminements piétons,
  - déconstruction et reconstitution des bretelles d'accès à la M35,
  - places de stationnement, espaces publics et plantations d'arbres.
- L'aménagement et l'extension du parc de place de Haguenau ainsi que la végétalisation des espaces publics traversés.
- La requalification de la route de Bischwiller en vue de son apaisement.
- La création ou le réaménagement des bretelles d'accès à la M35.
- Les ouvrages d'art nécessaires au projet (dont la reprise du tablier du pont Saint-Charles à Schiltigheim au-dessus des voies SNCF).
- Les infrastructures dédiées au stationnement, en particulier la création d'un grand parking dédié aux vélos sous la gare et d'un parking de compensation de stationnement automobile rue de l'Eglise rouge et rue Kablé à Strasbourg.



## Le bilan carbone du projet

À horizon 20 ans, le bilan des émissions carbone est très largement bénéficiaire (250 kilotonnes de CO2 évitées, contre 40 kilotonnes CO2 consommées pour la construction du projet), avec un bilan positif dès la 3ème année d'exploitation.



## LE CALENDRIER

### Les étapes passées :

#### 18 décembre 2020 : Le projet est lancé !

- Une nouvelle feuille de route pour les mobilités est adoptée par l'Eurométropole.
- La décision est prise de lancer les projets de nouvelles lignes de tram au centre de Strasbourg et vers le nord et l'ouest de l'agglomération.

#### 2021 : La concertation et le choix du tracé

- Du 15 juin au 30 septembre 2021, une concertation publique d'une ampleur inédite est organisée. Elle a permis de confirmer l'intérêt du projet et de nourrir sa conception grâce aux nombreuses contributions exprimées par les participants.
- Le 17 décembre 2021, le conseil de l'Eurométropole approuve le choix du tracé.

#### 2022-2023 : Les études et l'approfondissement

- Avec l'aide du groupement d'études techniques pluridisciplinaires, les services de l'Eurométropole approfondissent et précisent les caractéristiques et les fonctionnalités du projet, son intégration dans le fonctionnement global du réseau de transport et dans le plan de circulation de l'agglomération. C'est ce qu'on appelle les études d'avant-projet (AVP).
- Du 29 mars au 6 juillet 2023, une seconde étape de concertation est organisée pour présenter l'ambition du projet, ses principes d'insertion et de transformation des espaces concernés et poursuivre le dialogue avec les citoyens sur l'aménagement de certains secteurs clés.
- Le 20 décembre 2023, le conseil de l'Eurométropole approuve le bilan de la concertation et valide les options essentielles du projet issues des études AVP.

#### Janvier 2024 : « la mise en compatibilité des documents d'urbanisme »

- Du 2 janvier au 19 janvier 2024, une nouvelle concertation est organisée sur le sujet de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) avec les aménagements prévus dans le cadre du projet, son bilan est approuvé par le conseil de l'Eurométropole le 9 février 2024.

### Les étapes à venir

#### Du 9 septembre au 18 octobre 2024\* : Enquête publique

#### Fin 2024 / Début 2025 : Réception des remarques de la commission d'enquête et demande de déclaration d'utilité publique (DUP)

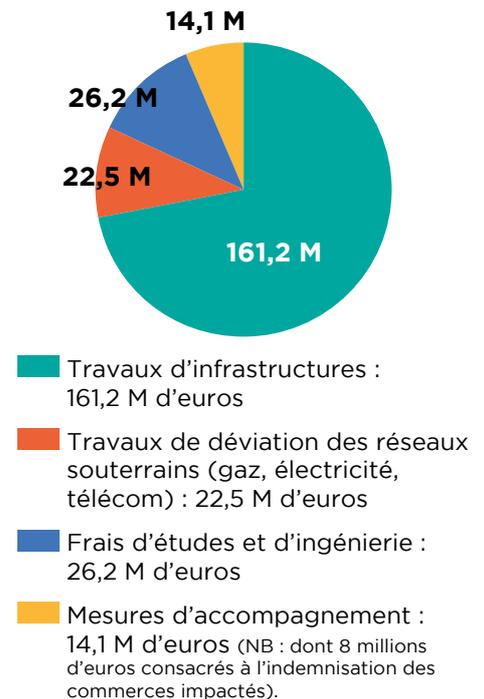
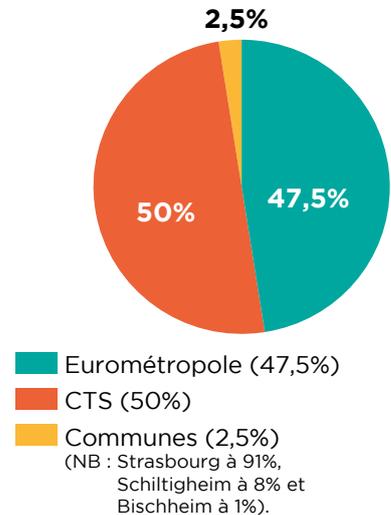
#### Début 2025 : Début des travaux (NB : sous réserve d'obtention de la DUP).

#### 2027 : Mise en service de la nouvelle infrastructure et du réseau réorganisé (NB : sous réserve d'obtention de la DUP).

\*du 09/09 à 9h au 18/10 à 17h30

## LE COÛT DU PROJET

Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim représente un investissement total de **224 millions d'euros**



À ce total, il convient d'ajouter **44 millions d'euros** pour l'acquisition des nouvelles rames de tramway qui circuleront sur l'ensemble du réseau.



## LA VIE AVEC LE TRAM

Le tram est bien plus qu'un moyen de transport, c'est un outil pour transformer la ville autour de lui.

En créant du lien entre les quartiers, il ouvre le champ des possibles et offre de nouvelles opportunités pour les habitants de l'Eurométropole. Abordable et accessible à toutes et tous, c'est un formidable levier d'équité territoriale. Il offre l'opportunité de repenser l'espace de la rue.

C'est une alternative de grande qualité à la voiture. Il conduit à un réaménagement et un apaisement des espaces publics, à un rééquilibrage en faveur des activités, des loisirs, du divertissement, des jeux pour enfants ou de la promenade.

Dans les rues devenues plus respirables, la vie de quartier s'épanouit, propice aux commerces, aux rencontres et à la convivialité.

### Les chiffres clés du projet

#### L'infrastructure :

2 branches au Nord et au Centre

5 km de nouvelles voies

9 nouvelles stations

6,5 km de pistes cyclables protégées et sécurisées



#### Le réseau :

3 lignes étendues et réorganisées

48 500 habitants desservis directement par le tramway

22 000 emplois desservis directement par le tramway

46 000 nouveaux voyages en + chaque jour sur le réseau de tram

+15% de déplacements en transports en commun

#### L'environnement :

+ de 600 arbres plantés

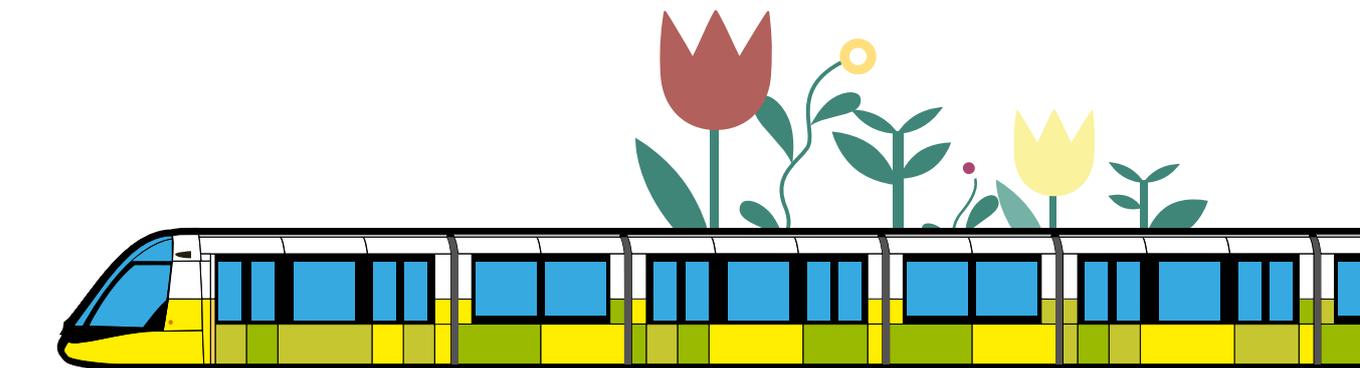
1 nouveau parc urbain

+38% d'espaces verts sur l'avenue des Vosges

-18% de polluants liés à la circulation routière

-25 à -30 décibels sur l'avenue des Vosges ou la route de Bischwiller

-2,6°C de température au sol



# LE TRACÉ DANS LE DÉTAIL



## LE TERMINUS À BISCHHEIM

Le terminus sera implanté route de Brumath sur le ban communal de Bischheim. Les voyageurs pourront facilement passer du bus au tram pour se rendre à la station Homme de fer en 15 minutes. La station de tram sera positionnée au sud de la rue de Niederhausbergen afin de mieux desservir le quartier des Écrivains et ne pas impacter les habitations de l'îlot Burger.



## LE QUARTIER DES ÉCRIVAINS

L'arrivée du tramway au pied du quartier des écrivains permettra d'assurer une liaison rapide et régulière vers Strasbourg, facilitant la vie des habitants du nord de Schiltigheim et du Sud de Bischheim, souffrant d'un service de bus insuffisant. L'arrivée du tram complètera le programme de renouvellement urbain en cours.



## LA ROUTE DU GÉNÉRAL DE GAULLE

À partir de Fischer, le tram remontera la route du Général de Gaulle et la route de Brumath. Il desservira tous les équipements de l'ouest schilikois. Sur cet axe mis en sens unique, tram, piétons et cyclistes chemineront de manière sécurisée. Les voitures iront du nord au sud et remonteront la M35 pour rejoindre la route du général de Gaulle via une bretelle d'accès dédiée.



## LA GARE CENTRALE

Les espaces publics autour de la gare seront repensés avec un parking vélos souterrain d'environ 3000 places en lieu et place du parking dépose-minute actuel. La dépose-minute se fera dans les parkings Wodli et Sainte-Aurélie, avec accès direct aux quais. La place sera apaisée. Les stations de tram (dont une créée) faciliteront la liaison vers les universités, le Wacken et le quartier européen.





## LA ROUTE DE BISCHWILLER

De Fischer au carrefour des 4 vents, la route de Bischwiller sera piétonnisée pour aménager une centralité vivante qui étendra et valorisera le centre de Schiltigheim. Les rues perpendiculaires seront mises en impasse et un itinéraire cyclable continu reliera la Neustadt. L'accès motorisé pour les livraisons et les riverains disposant d'un garage restera possible.



## LA PLACE DE HAGUENAU

La porte d'entrée nord de Strasbourg évoluera en un parc urbain au travers duquel on pourra circuler vers le nord à pied, à vélo ou en tram via le pont autoroutier réaménagé. Celui-ci permettra de franchir canal et réseau routier en toute sécurité. Sur la place, la circulation automobile sera réorganisée côté ouest et un parking sera créé entre les rues Kablé et Eglise Rouge.



## L'AVENUE DES VOSGES

Cet axe emblématique, classé au patrimoine de l'Unesco et protégé par le PSMV (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur), est largement occupé par la circulation automobile. Avec l'arrivée du tram, l'espace sera rééquilibré pour permettre aux utilisateurs, piétons et cyclistes de circuler agréablement en profitant d'un cadre urbain remis en valeur.



## LE BOULEVARD WILSON ET LA RUE DE WISSEMBOURG

Depuis la gare, le tram empruntera le boulevard Wilson pour rejoindre la place de Haguenau. L'entrée de ville sera requalifiée, redonnant aux boulevards un prestige arboré. Ils deviendront plus confortables pour les piétons et les cyclistes.







**Le projet a pour premier objectif le développement des transports en commun à l'échelle de l'Eurométropole. La nouvelle infrastructure permettra d'améliorer le fonctionnement général du réseau de transports en commun qui sera réorganisé en profondeur afin de créer de nouvelles connexions, d'améliorer certaines liaisons actuelles et de soulager les points saturés. Sur cette nouvelle base, le réseau de tram sera plus facile à utiliser, plus confortable, plus fiable et il pourra accueillir davantage de voyageurs dans de meilleures conditions.**

## L'offre en 2027

À la mise en service du projet, le réseau de tramway accueillera **plus de 46 000 voyages en plus chaque jour**. Au total, ce sont plus de 120 000 voyages supplémentaires qui seront réalisés chaque jour sur l'ensemble du réseau de transport en commun.

**La ligne C** depuis la place de l'Homme de fer et la rue du Faubourg-de-Saverne, rejoindra le nord à partir du boulevard Wilson puis la place de Haguenau pour rejoindre son nouveau terminus à Bischheim par la route du Général de Gaulle. Elle offrira aux quartiers desservis une liaison directe et plus confortable vers le centre de Strasbourg.

**La ligne H** cette nouvelle ligne de tramway, qui remplacera l'actuel Bus H, partira du terminus actuel de la place de la gare pour assurer une desserte rapide et performante des institutions européennes et les quartiers du Wacken et de la Robertsau en passant par l'avenue des Vosges requalifiée.

**La ligne E** ira directement à la gare centrale depuis la place de la République en empruntant l'avenue des Vosges. Un nouveau terminus sera créé pour cette ligne au sud de la place de la gare.

**Les lignes A B D et F** ne seront pas modifiées.

## Les points clés de la réorganisation :

- Une offre commerciale de tram étendue vers le nord qui complète et réorganise l'offre à Strasbourg et crée une nouvelle offre à Schiltigheim et à Bischheim.
- Un itinéraire réorganisant la Neustadt et la plaçant à l'articulation du centre-ville de Strasbourg et des centralités du nord métropolitain.
- Un itinéraire rapprochant le Wacken, la Robertsau et les institutions européennes de la gare et desservant les universités et les principaux équipements schilikois.
- Le réseau de bus desservant les communes du nord sera mieux maillé et plus attractif avec la création de 3 nouveaux pôles d'échanges tram / bus au terminus à Bischheim, au niveau de la Place de Haguenau et au niveau de la station Wilson en lien avec la gare routière du secteur Halles.



# MIEUX DESSERVIR LES QUARTIERS

Le projet a pour principal objectif de desservir de nouveaux quartiers à Schiltigheim et Bischheim, qui font parties des communes les plus densément peuplées de l'Eurométropole. Il vise aussi à améliorer l'accessibilité du quartier du Wacken et des institutions européennes. En 2027, ce sont près de 50 000 habitants qui seront desservis directement par le tramway.

## Desservir Schiltigheim et Bischheim

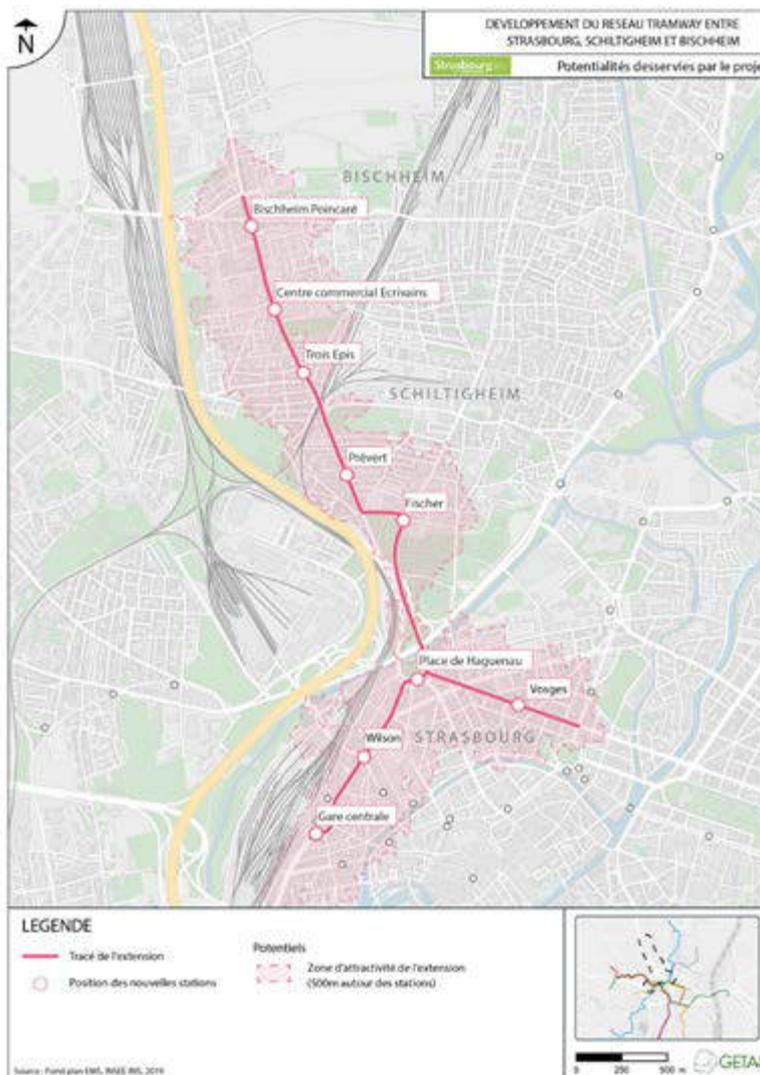
Avec son itinéraire direct et rapide depuis la place de Haguenau, le projet permettra d'assurer de façon optimale la desserte de l'ouest de Schiltigheim et du sud de Bischheim.

L'arrivée de ce mode de transport très attractif viendra accompagner la reconversion des friches industrielles situées à proximité du tracé et de connecter le nouveau quartier Fischer ainsi que les projets urbains en cours de développement le long de la route du Général de Gaulle. Le tram reliera également directement à l'hypercentre de Strasbourg des équipements importants comme la Briqueterie ou le centre nautique.

## Désenclaver les Écrivains

Quartier prioritaire de la politique de la ville, le quartier des Écrivains va connaître un véritable renouveau qui promet d'améliorer durablement la qualité de vie et le confort de ses

## LES NOUVEAUX QUARTIERS QUI SERONT DESSERVIS PAR LE TRAMWAY



habitants. Cette transformation se déploie dans le cadre du projet de renouvellement urbain qui a été engagé en 2019 et qui se déroulera sur une dizaine d'années en parallèle avec l'extension du tram.

Alors que le réseau de bus qui dessert le quartier est aujourd'hui saturé et au maximum de sa capacité, l'arrivée d'une liaison directe avec l'hypercentre de Strasbourg par le tram offrira de nouvelles opportunités de mobilité et d'emploi pour les plus de 6 000 habitants concernés. Grâce au projet, ceux-ci pourront bénéficier d'un accès plus facile et plus rapide aux différents quartiers et emplois de l'Eurométropole.

## Améliorer l'accessibilité du quartier du Wacken et des institutions européennes

Le tram desservira le centre de Strasbourg via l'avenue des Vosges et permettra d'améliorer les liaisons entre la gare et le quartier du Wacken, les universités et les institutions européennes.

Les voyageurs qui effectuent ces trajets sont aujourd'hui contraints de passer par l'hyper-centre et le nœud de l'Homme de fer très congestionné. Le projet permettra de gérer plus facilement les carrefours et croisements sur ces axes stratégiques.



**Marina**, habitante du quartier des Ecrivains, elle ne sera plus obligée de prendre le bus pour se rendre à son travail en centre-ville de Strasbourg. En empruntant la ligne C prolongée pour se rendre directement à la station de l'Homme de Fer, elle évitera une correspondance et pourra voyager plus sereinement, dans des rames plus confortables et libérées des aléas de la circulation.



**Georges**, livreur d'une société de transport, réalise sa tournée de livraison sur son secteur du nord-est de Strasbourg. Il a dû un peu adapter ses habitudes avec l'entrée en vigueur du nouveau plan de circulation, mais il ne constate pas de changement majeur sur le déroulement de sa tournée. Sur l'avenue des Vosges, il profite des nombreux emplacements réservés aux activités pour livrer ses clients aussi efficacement que d'habitude.

### Le tram au service de l'équité territoriale

**Le tram est un outil pour accompagner la transformation urbaine et les projets de renouvellement urbain en cours de développement.**

**Bien plus qu'un projet de transport, c'est un vecteur d'équité territoriale pour des quartiers qui sont aujourd'hui enclavés et dont les habitants pourront bientôt bénéficier de meilleures conditions de déplacements et accéder à un bassin d'emplois élargi.**



**Sandra**, employée dans une entreprise implantée dans le quartier du Wacken et résidante en grande couronne, a pu laisser sa voiture au garage pour se rendre à son travail. Elle monte tous les jours dans l'un des trains du REME jusqu'à la gare de Strasbourg. Grâce à la nouvelle station aménagée, elle réalise sa correspondance avec le tram en un rien de temps et profite d'un trajet direct sur la nouvelle ligne H.



**Karim**, père de famille habitant à la Robertsau se rend à son rendez-vous pédiatrique avenue des Vosges avec son bébé de 9 mois. C'est l'été, il emprunte la nouvelle ligne H du tram pour profiter d'un trajet climatisé et descend à la nouvelle station Vosges. Après la consultation, il s'arrête dans une pâtisserie et déambule dans le parc de Haguenau. Même s'il fait encore chaud, il profite de la fraîcheur et du calme sous les arbres avant de rentrer chez lui.



**Léa**, lycéenne habitant près du boulevard Clémenceau à Strasbourg va voir un film au cinéma MK2 aménagé sur l'ancien site Fischer à Schiltigheim. Elle fait le trajet à pied confortablement en traversant le nouveau grand parc de Haguenau. Après la séance, elle dîne sur l'une des terrasses de la route de Bischwiller avant de rentrer tranquillement chez elle en tram.



**Henri**, ingénieur part de son domicile près du Parc du Contades pour attraper son TGV pour Paris à la Gare de Strasbourg. Il choisit d'utiliser son vélo et se déplace rapidement et en toute sécurité grâce aux pistes cyclables sécurisées aménagées en continu sur l'avenue des Vosges, la rue de Wissembourg et le boulevard du Président Wilson. En arrivant, il gare son vélo dans le nouveau parking créé sous la gare et pourra le récupérer tranquillement à son retour.

# AMÉLIORER LE CADRE ET LA QUALITÉ DE VIE

Bien plus qu'un projet de transport, le projet de développement du tram dessine un nouveau paysage urbain. En transformant les axes sur lesquels il s'insère, il crée les conditions pour l'épanouissement d'une vie de quartier plus riche. C'est un levier essentiel pour mieux vivre la ville.

## UN ESPACE PUBLIC PLUS APAISÉ ET RÉÉQUILIBRÉ

### Un espace public apaisé et rééquilibré

Autour du tram, l'espace public largement dédié à la circulation automobile sera rééquilibré. Sur tous les axes concernés, les zones piétonnes seront élargies pour faciliter la circulation et la sécurité des usagers, mais aussi l'installation de nouveaux espaces de vie et de convivialité. Ces transformations seront particulièrement perceptibles :

- Sur l'**avenue des Vosges**.
- Autour de la **Place des Fêtes** qui deviendra une nouvelle centralité pour les habitants et les publics des équipements culturels et scolaires à proximité.
- Sur la **route de Bischwiller** apaisée et piétonnisée jusqu'au carrefour des 4 vents. L'arrivée de nouvelles terrasses et de larges trottoirs permettra d'étendre le centre-ville de la deuxième commune la plus peuplée de l'agglomération.
- Sur la **place de la gare**, où le parvis apaisé sera agrandi.

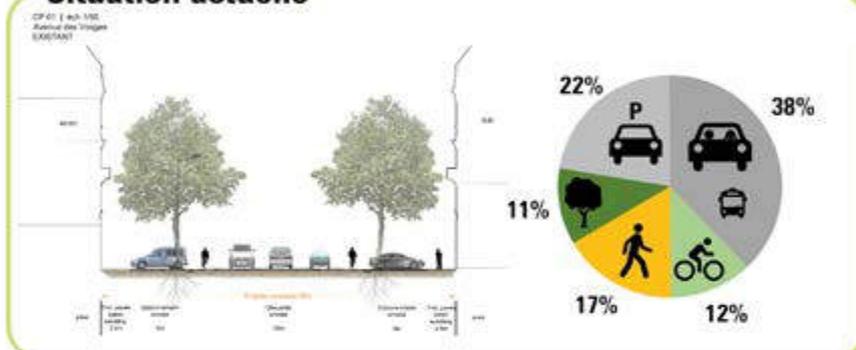
L'arrivée du tram s'accompagnera d'une diminution des nuisances sonores et d'une réduction de la pollution atmosphérique. Il sera plus agréable de circuler et d'y faire une pause. Cela représente un changement majeur en termes de confort et d'apaisement, en particulier pour les personnes les plus fragiles et les familles.

### Affectation de l'espace selon les usages

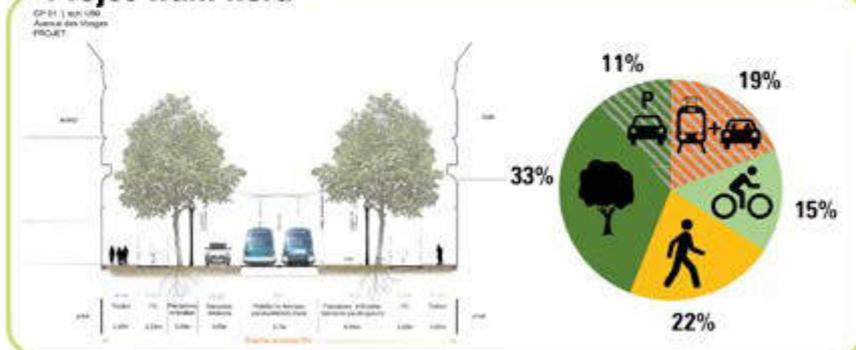


### Avenue des Vosges

#### Situation actuelle



#### Projet Tram nord



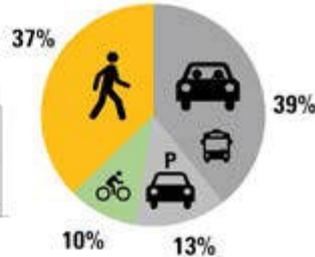
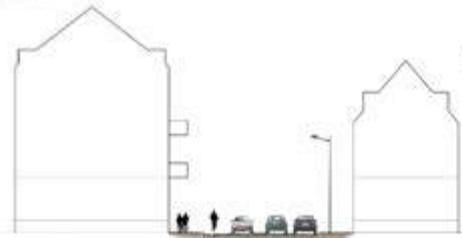
## Affectation de l'espace selon les usages

### Route du Général de Gaulle (section sud)



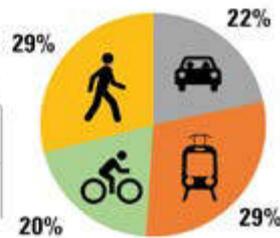
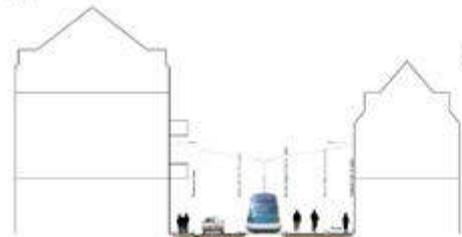
#### Situation actuelle

PROFIL SCHILTIGHEIM | AIR 100  
ROUTE DU GÉNÉRAL DE GAULLE "1" 10  
EXISTANT



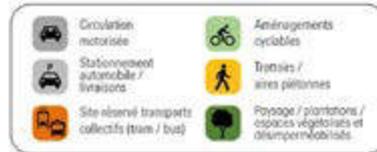
#### Projet Tram nord

PROFIL SCHILTIGHEIM AVP | AIR 100  
ROUTE DU GÉNÉRAL DE GAULLE  
PROJET



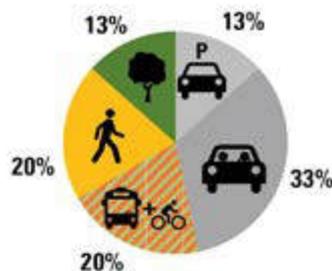
## Affectation de l'espace selon les usages

### Boulevard Wilson / rue de Wissembourg



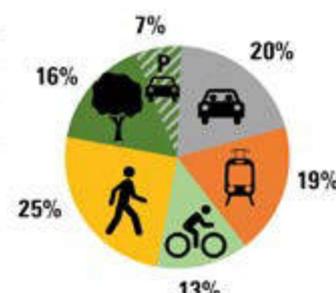
#### Situation actuelle

PROFIL | AIR 100  
BOULEVARD WILSON ET  
WISSEMBOURG



#### Projet Tram nord

PROFIL | AIR 100  
BOULEVARD WILSON ET  
WISSEMBOURG



## UNE VILLE PLUS BELLE AVEC LE TRAM



### Un nouveau parc urbain place de Haguenau

L'actuel square situé au centre de la place est aujourd'hui enclavé par l'environnement routier et très bruyant. Le projet a pour ambition de rendre cet espace vert aux habitants et d'en démultiplier les fonctions et les usages pour en faire un véritable lieu de vie.

La place de Haguenau sera transformée en profondeur pour créer un nouveau **parc urbain de 16 hectares** au cœur de la ceinture verte. Il s'étendra en direction de Schiltigheim au nord et jusqu'au pied des immeubles situés au sud de la place côté Strasbourg.

Le grand viaduc ainsi que **les bretelles d'autoroute situées à l'est de la place seront supprimés, le pont et accueillera ainsi le tramway et les cheminements piétons et cyclistes** pour permettre d'accéder à Schiltigheim sans franchir la route.





## UN ESPACE PUBLIC APAISÉ ET RÉÉQUILBRÉ

Le projet contribuera à la mise en valeur du patrimoine exceptionnel de la Neustadt, faisant désormais partie du Site Patrimonial Remarquable Unesco. Il est protégé par le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, un règlement d'urbanisme spécifique au bien Unesco.

Sur l'avenue des Vosges, les rives situées entre les arbres et les façades classées seront rendues aux piétons et aux cyclistes afin qu'ils puissent pleinement profiter de la magnifique perspective offerte depuis la place de Haguenau.

L'insertion du tramway préservera la symétrie emblématique de l'avenue et participera à une requalification qui avait été jugée nécessaire par l'UNESCO dans le cadre de sa décision d'inscrire la Neustadt au patrimoine mondial.

Les nombreux sites remarquables présents sur le périmètre du projet deviendront plus accessibles aux habitants, riverains et aux touristes qui pourront profiter de larges espaces de circulation, bancs et terrasses pour apprécier l'histoire et l'architecture spécifiques à chacun des axes traversés.

Le plan de sauvegarde et de mise en valeur organise cette évolution. Il renforce les perspectives et l'attention portée sur le paysage urbain et le patrimoine des rues et avenues en étoile annonçant le début de la Neustadt. L'objectif est de retrouver l'usage initial de ces axes : une circulation pour tous les modes et des espaces de promenade.

70 ans après son abandon, le tramway, circulant historiquement sur les boulevards depuis le XIXe siècle, y revient.



Descriptif	
	Périmètre PSMV
	Périmètre de l'OAP
	Trame verte d'agglomération - anciens glaciers
	Canal de dérivation
	Passage de l'A150
	Front bâti ville XIXème
	Front bâti ville contemporaine
Prescriptif	
	Inscription du projet dans le cadre d'un projet global en lien avec Schiltigheim. Couture verte entre la ville Unesco et la ville bricoleuse
	Place - parc à requalifier
	Conjonctions douces et sécurisées. Perméabilité des déplacements avec exhalation des usages non-motorisés
	Intégrer la présence de l'eau dans la mise en scène
	Espaces publics à requalifier
	Frontage public* à réviser et place du stationnement à réinventer
	Libérer l'espace public des avenues
	S'appuyer sur le canal pour former une promenade métropolitaine
	Trame végétale historique à maintenir
	Trame végétale à renforcer et/ou compléter
	Perspective à maintenir
	* Frontage public : Espace entre la façade et les voies de circulation

Extrait du PSMV, cartographie de l'OAP Place de Haguenau.  
Source : B. Fedeli - AUP Lorraine.



Le tramway avenue des Vosges, vers 1955.  
Source : strasbourg-tramway.fr - Photo Jacques Bazin.



# ADAPTER LA VILLE AUX ENJEUX CLIMATIQUES

Dans le contexte alarmant d'un changement climatique qui s'accélère, il est particulièrement urgent d'agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les îlots de chaleur urbains. Cela passe notamment par le développement des moyens de transport décarbonés et par l'adaptation de la ville aux conséquences d'un monde qui se réchauffe.

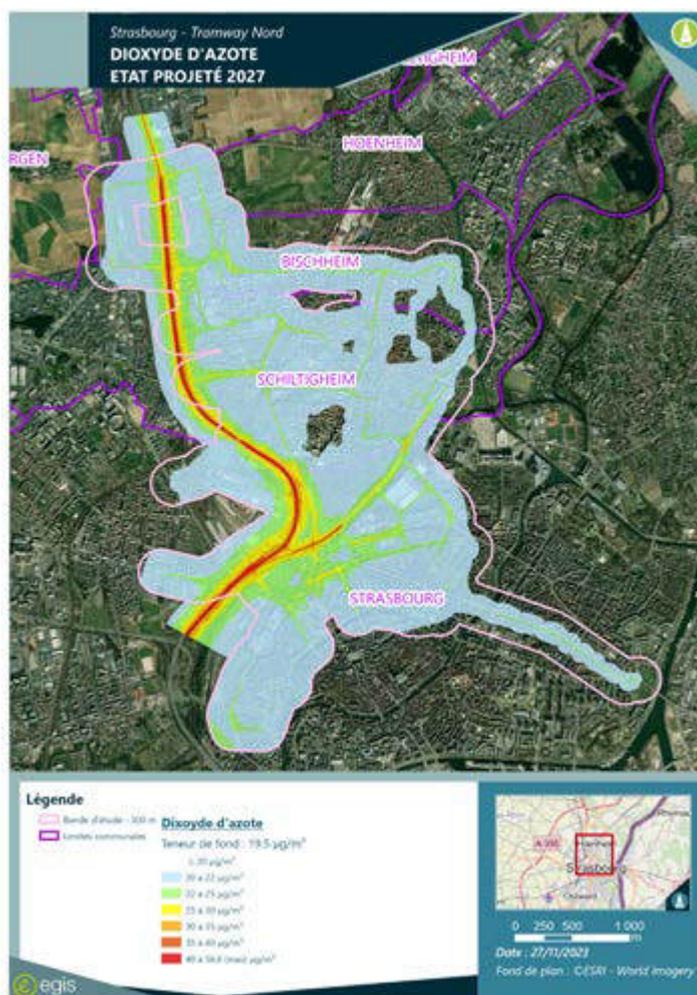
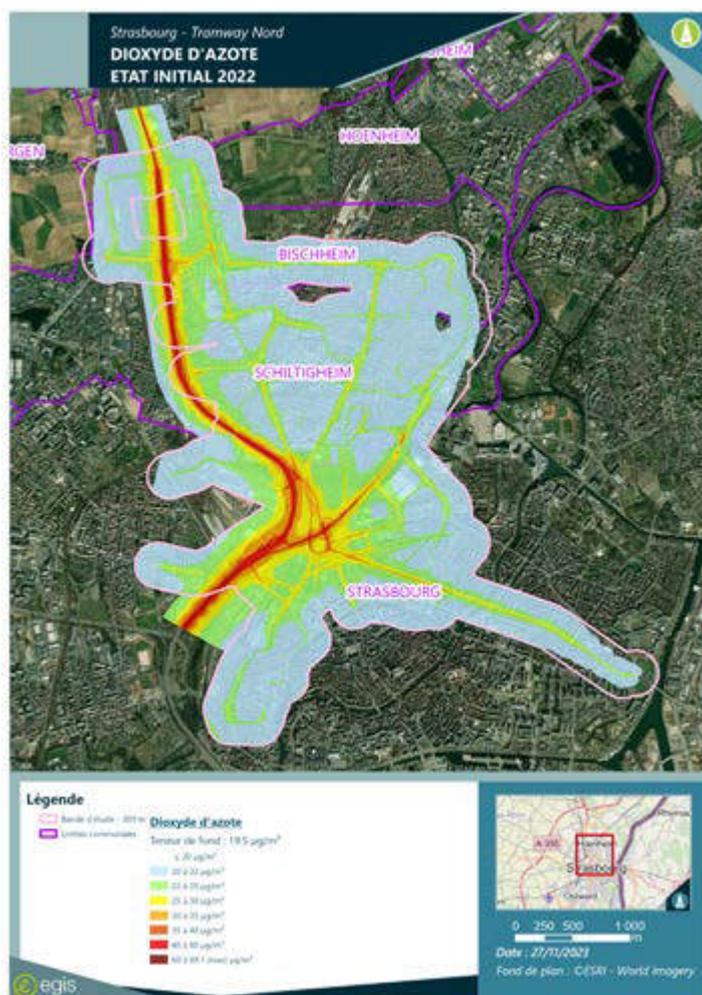
## RAFRAÎCHIR DES QUARTIERS QUI ÉTOUFFENT

### Lutter contre les îlots de chaleur urbain

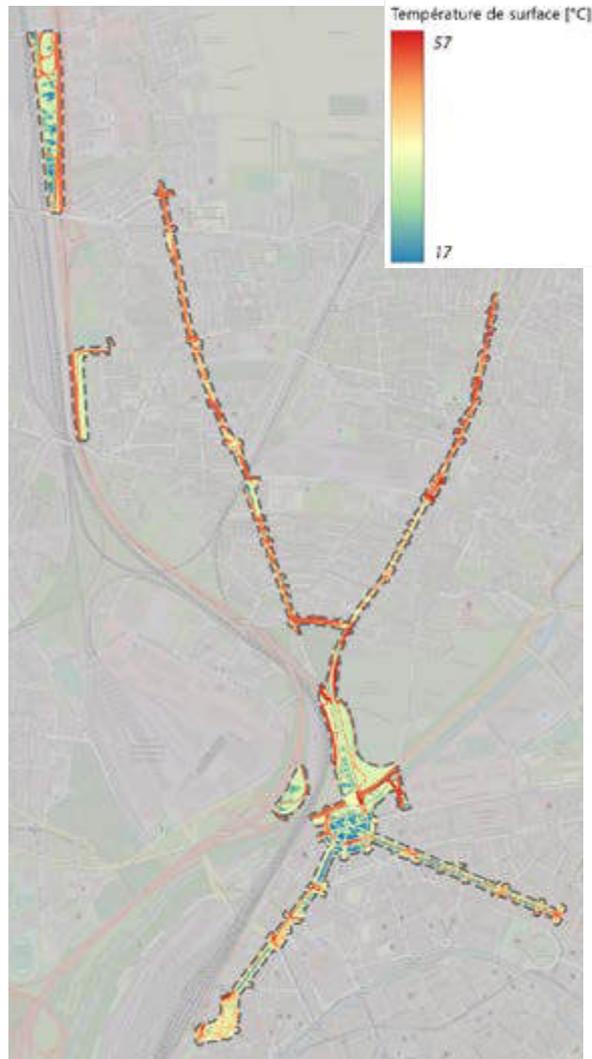
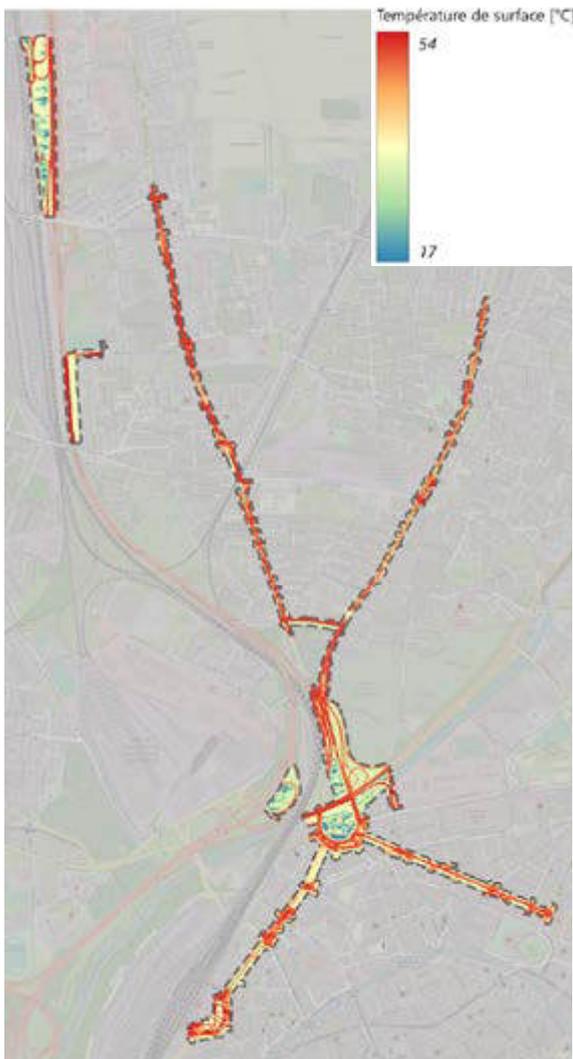
Derrière ce terme technique se cache une réalité de plus en plus difficile à vivre pour un nombre croissant d'habitants. Les îlots de chaleur urbains apparaissent en ville, dans les quartiers denses, fortement minéralisés et qui subissent au quotidien une importante circulation automobile. Toutes ces conditions contribuent à un fort accroissement de la chaleur, en particulier en été, souvent associée à une mauvaise qualité de l'air que l'on peut mesurer par la concentration de particules fines.

Ces conditions peuvent vite devenir difficiles, en particulier pour les plus fragiles, et se traduisent par une exposition accrue aux maladies respiratoires.

A l'heure actuelle, ce sont les quartiers situés au nord-est de Strasbourg et les communes de Schiltigheim et de Bischheim qui souffrent le plus fortement de ce double phénomène. Le réaménagement des espaces publics et l'évolution du plan de circulation permettront de faire baisser la température et les niveaux de pollution.



Les niveaux de pollution atmosphérique sont aujourd'hui importants le long de la M35 et des principaux axes concernés par le tracé du tram Nord. En encourageant l'évolution des manières de circuler, le projet aura un impact positif notamment sur la diminution de concentration de dioxyde d'azote dans l'air.



Les températures sont en moyenne bien plus élevées au cœur de la métropole, où la densité du bâti est importante et le sol largement bitumé (en rouge/oranger sur la carte). Le périmètre du projet est concerné. En intégrant plus de végétation et en désimperméabilisant les sols, le réaménagement des espaces publics permettra de faire baisser la température au sol de 2,6°C en moyenne sur le tracé.

## ACCÉLÉRER LA TRANSITION DE LA VILLE AUTOUR DU TRAM

Le tram est un formidable outil d'aménagement urbain qui permet de redessiner la ville en profondeur. Avec sa réalisation se présente donc l'opportunité d'agir contre la pollution atmosphérique et les îlots de chaleur urbains afin de rendre les axes traversés plus frais, agréables et respirables. En un mot : plus vivables !

Pour agir sur les niveaux de chaleur au niveau du sol comme dans l'air ambiant, il faut :

- **Planter massivement des arbres** qui jouent un rôle essentiel de ventilateur et de climatiseur naturel. Sur le périmètre du projet, plus de 600 arbres seront plantés et plus de 800 conservés pour préserver l'ombrage des alignements existants.
- **Déminéraliser**, c'est-à-dire retirer du béton pour végétaliser la rue. À l'échelle du projet, cela représente une surface de 2,5 hectares au total. Cette remise en terre des sols permettra d'améliorer le cycle de l'eau et de préserver cette ressource précieuse. De plus, les surfaces en terre ou enherbées emmagasinent moins la chaleur et la température au sol baissera.

- **Réduire la circulation automobile** et donc la chaleur et les particules fines associées.

En agissant sur tous ces leviers, le projet permettra de nettement faire baisser la température par rapport à la situation actuelle. Un rafraîchissement qui sera tout particulièrement perceptible sur les tronçons urbains de l'hypercentre où la température diminuera nettement : jusqu'à -6°C sur l'avenue des Vosges, -4,8°C sur la place de Haguenau et -4,6°C sur le boulevard Wilson.

Les aménagements qui seront réalisés autour du tram vont donc au-delà d'une volonté d'améliorer le cadre et la qualité de vie, ils participent à rendre la ville plus résiliente au changement climatique et à protéger ses habitants de ses conséquences.

### Les chiffres clés

**+10%**  
de perméabilité des sols

**+30%**  
de biodiversité



**-10%**  
d'artificialisation



**-2,6°C**  
de température moyenne au sol

**+600**  
arbres



# ACCOMPAGNER LA CROISSANCE DU VÉLO

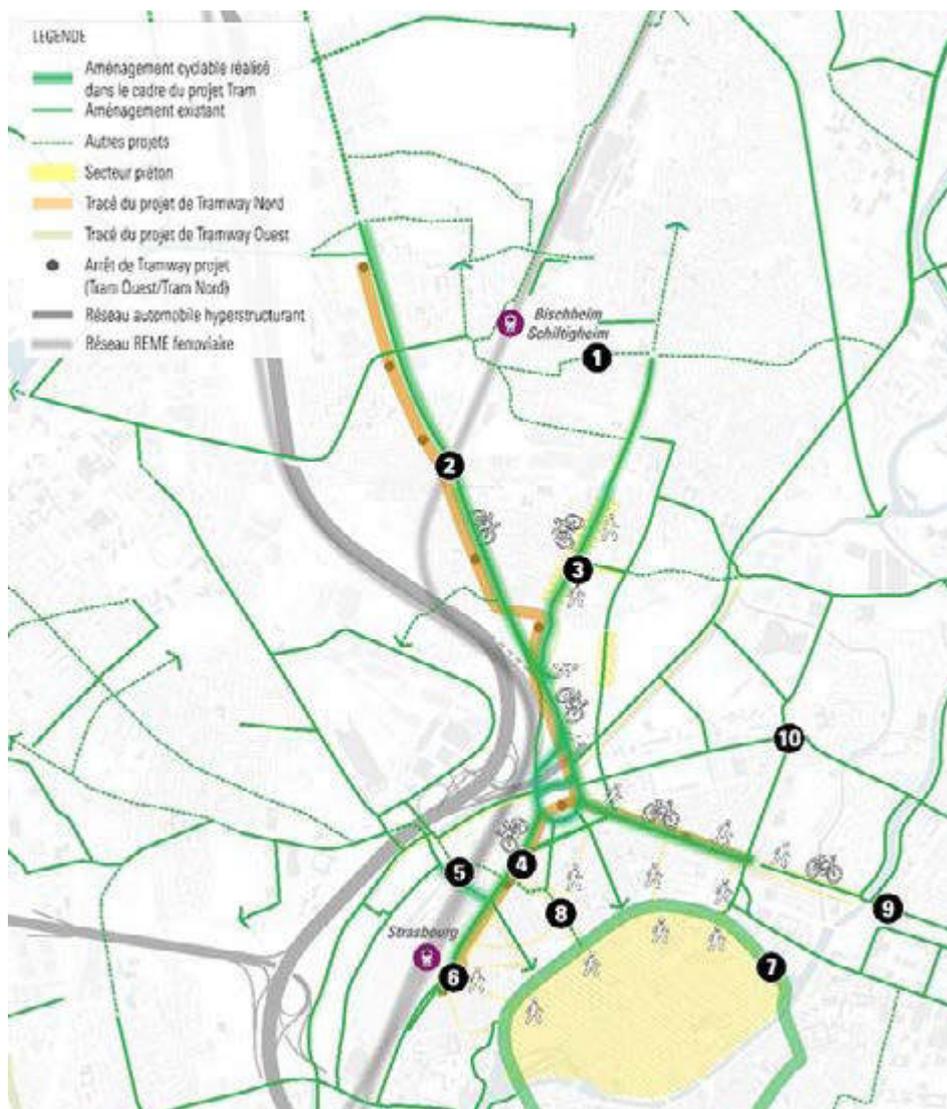
Le développement de l'usage du vélo autour du tram fait partie intégrante du projet. L'aménagement de 6,5 km de pistes sécurisées viendra considérablement améliorer le confort des cyclistes sur les grands axes nord strasbourgeois et supprimer plusieurs points noirs actuels du réseau cyclable métropolitain.

Partout où le tram circulera, des aménagements cyclables le plus confortable possible et séparés de la chaussée seront systématiquement réalisés.

Principales mesures projetées en complément du projet tram nord :

- ❶ Vélostras 2 (étude en cours)
- ❷ Aménagements cyclables route du Général de Gaulle
- ❸ «Piétonnisation» route de Bischwiller sud (avec piste cyclable au centre de la rue)
- ❹ Traitement des boulevards
- ❺ Traitement de continuités depuis l'ouest vers la gare
- ❻ Parking vélo sous la place de la gare (env. 3000 places)
- ❼ Ring vélo du centre-ville
- ❽ Piste cyclable structurante rue Sébastopol
- ❾ Amélioration des continuités modes actifs
- ❿ Optimisation des temps de traversée pour les modes actifs.

## UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR POUR LE RÉSEAU CYCLABLE



Ces nouveaux aménagements pour les modes actifs s'inscrivent dans **une stratégie globale de développement massif du vélo comme mode de transport du quotidien à l'échelle de l'Eurométropole.**

**La réorganisation de la voirie et des espaces rendue possible par les nouveaux projets de tramway et de BHNS** permet de sécuriser les cheminements cyclables, de réorganiser les carrefours et de gommer les endroits difficiles qui freinent l'adoption du vélo par le plus grand nombre.

**Le développement du tram au nord sera l'occasion de traiter un grand nombre des « points noirs » recensés sur le tracé par les associations de cyclistes** (baromètre des villes cyclables « Fubicy » 2021) : 60% sur Schiltigheim et Bischheim, et 45% sur le secteur Gare, Halles, Tribunal et Contades. Il facilitera grandement la traversée des coupures et des infrastructures comme le carrefour Wilson/Wodli/Faubourg de Saverne et la place de Haguenau, contribuant à réduire fortement les temps de trajets.



## LES AMÉNAGEMENTS



Une piste cyclable bidirectionnelle sur le boulevard Wilson, entre la place de la gare et la place de Haguenau.



Une piste cyclable bidirectionnelle sur l'axe route du Général de Gaulle, route de Brumath pour assurer une liaison continue entre Bischheim, Schiltigheim et la place de Haguenau, notamment grâce au pont Est de la place de Haguenau, désormais réservé au tramway et aux modes actifs.



De larges pistes unidirectionnelles entre la place de Haguenau et la place de la République via l'avenue des Vosges.



Une piste cyclable bidirectionnelle sur la section piétonnisée de la route de Bischwiller entre la future station Fischer et le carrefour des 4 vents.

### Le stationnement pour les vélos

Le projet s'accompagne par ailleurs d'un projet très ambitieux en matière de stationnement vélo, avec la création d'un parking d'environ 3 000 places de stationnement sécurisé sous la place de la gare (incluant le parking déjà existant de 760 places environ), dans l'actuel parking courte durée.

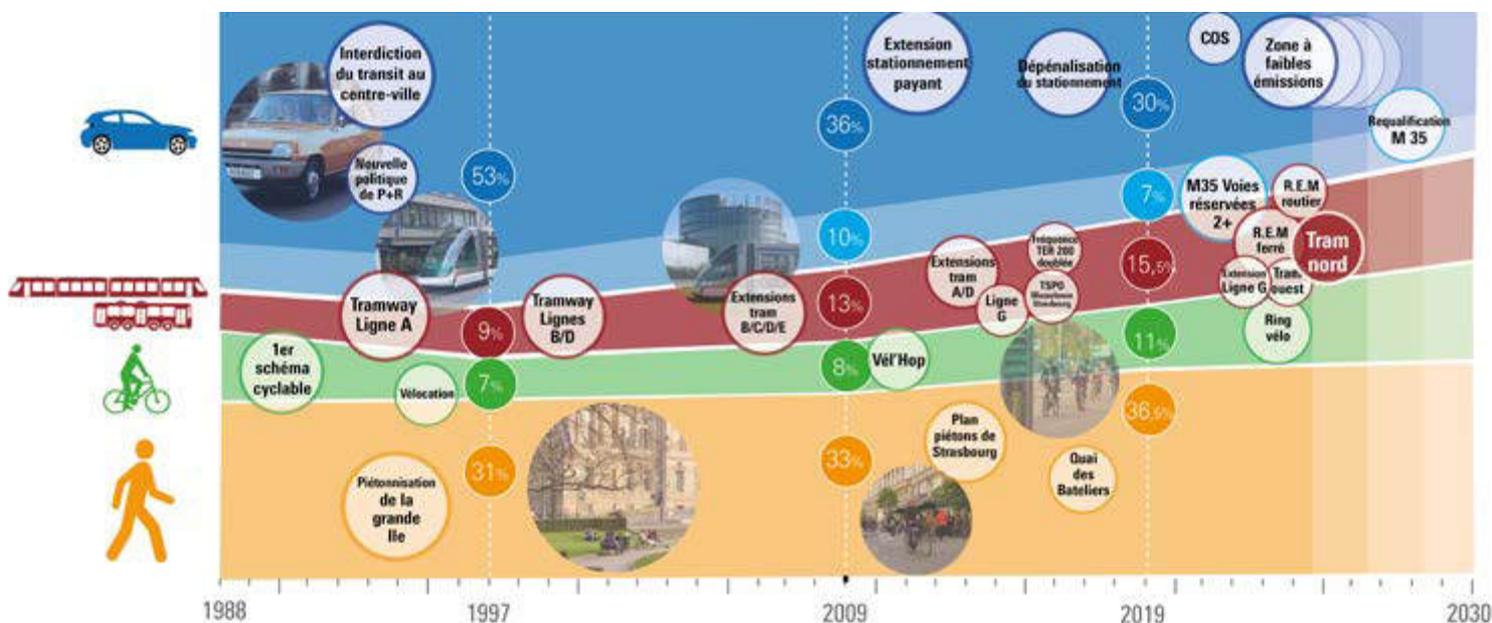
# FAIRE ÉVOLUER LES MANIÈRES DE SE DÉPLACER

Le projet s'intègre dans un plan global visant à encourager le report modal vers les modes décarbonés avec l'ambition assumée de réduire les déplacements en voiture individuelle. Ceux-ci demeureront cependant possibles dans le cadre d'un plan de circulation repensé pour apaiser les centralités urbaines.

## UN PROJET DANS LA CONTINUITÉ DE L'ÉVOLUTION DES USAGES DEPUIS LES ANNÉES 90

Le projet s'inscrit dans un contexte d'évolution des manières de circuler et accompagne ce changement. En 1997, les strasbourgeois étaient 53% à se déplacer en voiture. En 2019, après le renforcement des transports en commun, le réaménagement du centre-ville historique de Strasbourg et la construction d'un des réseaux cyclables les plus denses de France, cette part « tombe » à 30%. En 1997, 9% utilisaient la ligne A du tramway, 31% marchaient au quotidien et 7% étaient des cyclistes. En 2019, ils sont plus de 17% à fréquenter les transports, 11% à faire du vélo et 38% à marcher au quotidien.

*Le recul de la voiture est le fruit de 30 ans de politique urbaine de l'Eurométropole.*



# UNE POLITIQUE GLOBALE POUR DÉVELOPPER LA MULTIMODALITÉ

La politique de mobilité déployée par l'Eurométropole depuis maintenant plusieurs années a pour objectif de diminuer la part de la voiture dans les déplacements pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution.

Elle s'appuie sur une boucle vertueuse qui consiste à :

- accompagner la montée en puissance du Réseau Express Métropolitain Européen (REME) qui va considérablement améliorer l'accès au cœur métropolitain pour les habitants des communes les plus éloignées.
- utiliser à leur plein potentiel des infrastructures autoroutières existantes pour rejoindre ou contourner Strasbourg.
- renforcer l'offre de transports en commun vers et depuis le centre-ville de Strasbourg afin d'accueillir plus de voyageurs dans de meilleures conditions.
- développer les mobilités actives, et en particulier le vélo avec la création d'un réseau métropolitain continu et sécurisé.

En additionnant tous ces leviers d'actions, ce sont près de 120 000 voyages en plus chaque jour qui sont attendus sur le réseau de transports en commun urbain et interurbain. Une part importante de ces nouveaux voyageurs seront des usagers de la voiture qui auront pu adopter un mode de déplacement décarboné.



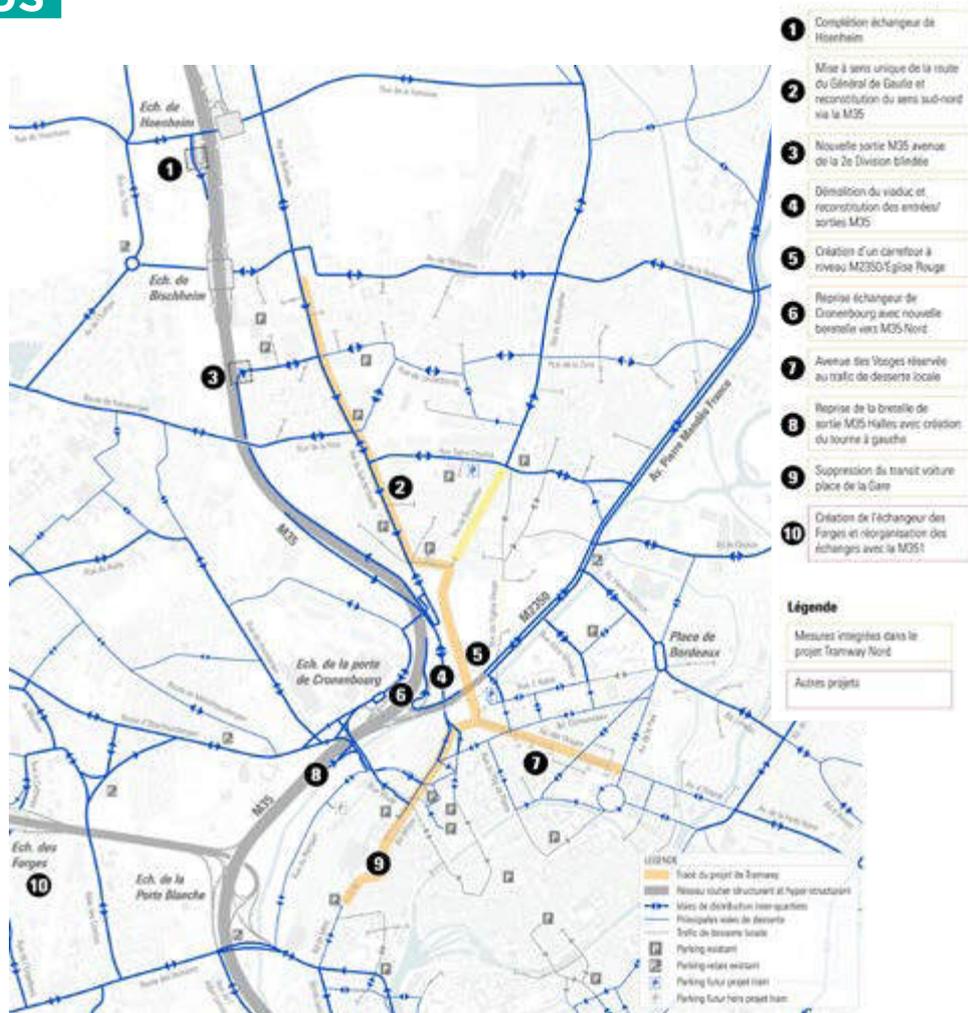
*Plus qu'un projet de tram, il s'agit d'organiser la complémentarité des lignes de trains, de bus, de cars et de trams. Cette politique, les projets et les actions qui en découlent sont le fruit d'une vision systémique. Le projet pense de manière conjointe toutes les manières de circuler pour garantir à tous le droit à la mobilité tout en s'adaptant au contexte urbain. On ne circule pas de la même manière en plein cœur de l'agglomération que dans la deuxième ou troisième couronne.*

# UN ACCÈS AU CENTRE-VILLE DE STRASBOURG FACILITÉ POUR TOUTES ET TOUS

En cohérence avec cette approche, le projet de développement du tram au nord va permettre un réaménagement de la voirie. Il en résultera une nouvelle hiérarchisation des axes de circulation automobile et une diminution de la capacité automobile sur les axes réaménagés comme l'avenue des Vosges, la route du Général de Gaulle ou la route de Bischwiller. Au total, sur le périmètre du projet, **les déplacements en voiture particulière devraient diminuer de 8% et ceux en transport en commun augmenter de 15%.**

Bien entendu, **les déplacements en voiture resteront possibles dans le cadre du nouveau plan de circulation qui sera mis en place.** Celui-ci a pour principal objectif d'éviter que les aménagements de voirie liés au tram ne se traduisent par un report de trafic dans les rues voisines. Pour ce faire, il s'appuiera sur deux axes :

- Le rétablissement de l'ensemble des accès et sorties du réseau autoroutier M35.
- La redéfinition de voiries de distribution et de boucles de dessertes plus nombreuses pour offrir des alternatives aux trajets courte-distance.



Les principales mesures projetées sur le réseau automobile.

## Le centre-ville de Strasbourg sera davantage accessible aux habitants de l'Eurométropole.

### Où stationner ?

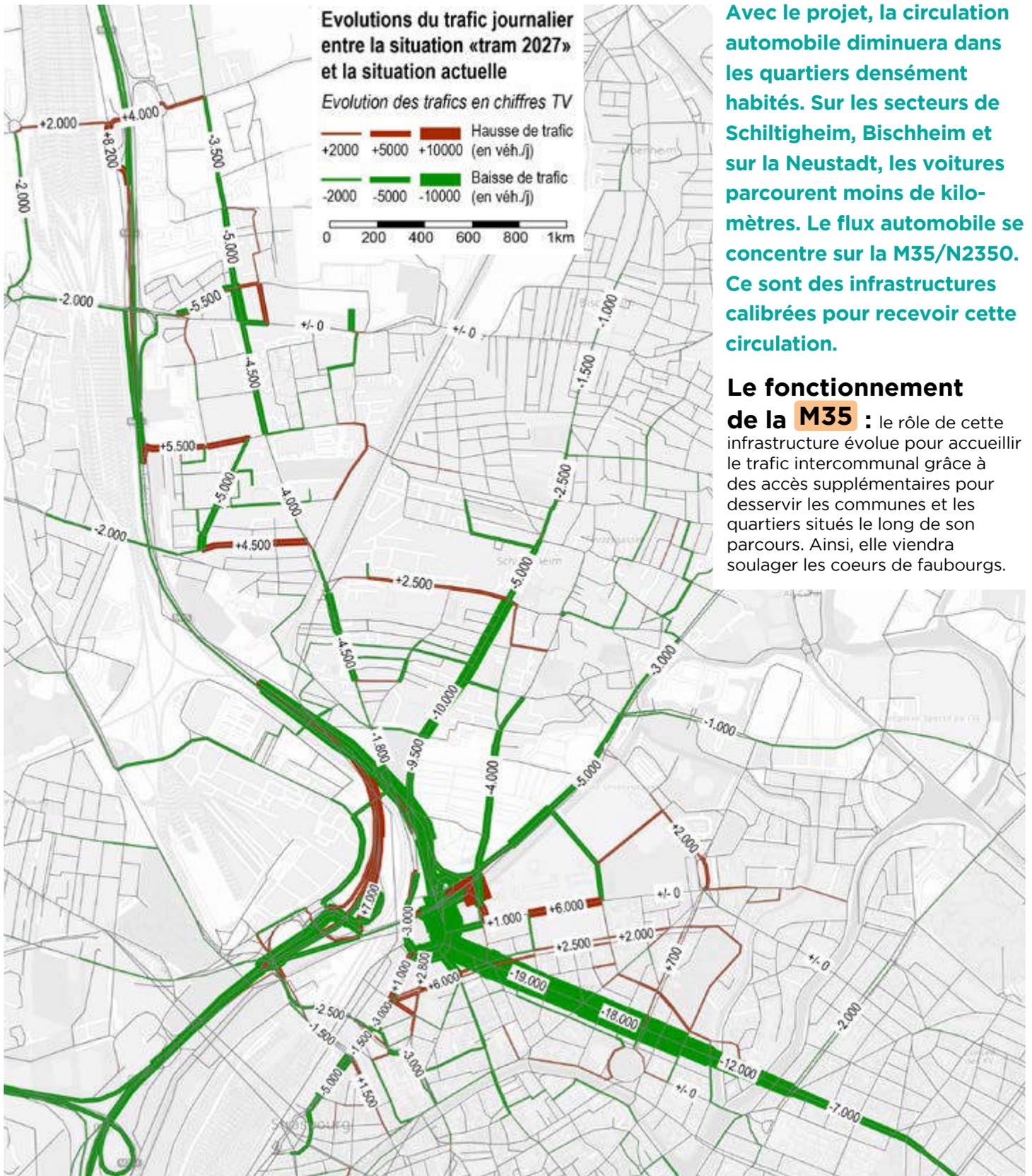
Pour aménager les espaces empruntés par le tramway, le projet nécessitera de supprimer des places de stationnement. Sur le secteur strasbourgeois **480 places seront supprimées** et **290 recrées** pour un total de 190 places en moins, soit environ **2% de l'offre actuelle**. Sur le secteur Nord, **190 places seront supprimées** et **97 recrées**, pour un total de 93 places en moins, soit environ **4% de l'offre actuelle** sur voiries. Un nouveau parking sera aménagé au niveau de la place de Haguenau entre les rues Kablé et Église Rouge. et une offre dédiée aux usages locaux sera prévue à proximité du carrefour des 4 vents à l'entrée de la route de Bischwiller.



*L'espace ainsi gagné sera utilisé pour proposer un meilleur partage de la voirie, notamment au bénéfice des modes actifs, et pour apaiser et végétaliser l'espace public.*

*Là où la circulation sera réduite, comme sur l'avenue des Vosges, les espaces de stationnement de courte durée seront maintenus pour ne pas dégrader la vie quotidienne (dépose minute, livraisons, restitution des places PMR...).*

# L'ÉVOLUTION DU TRAFIC



Avec le projet, la circulation automobile diminuera dans les quartiers densément habités. Sur les secteurs de Schiltigheim, Bischheim et sur la Neustadt, les voitures parcourent moins de kilomètres. Le flux automobile se concentre sur la M35/N2350. Ce sont des infrastructures calibrées pour recevoir cette circulation.

**Le fonctionnement de la M35** : le rôle de cette infrastructure évolue pour accueillir le trafic intercommunal grâce à des accès supplémentaires pour desservir les communes et les quartiers situés le long de son parcours. Ainsi, elle viendra soulager les coeurs de faubourgs.

Les évolutions de trafic projetées à l'horizon du tramway montrent un effet positif du projet sur les routes de Bischwiller et du Général de Gaulle, avec un trafic qui reste tout à fait maîtrisé dans les petites rues et sur les rues Est-Ouest (rue de Périgueux, rue Lauterbourg, et dans une moindre mesure la rue St Charles).



[ OBJECTIF ]

# SOUTENIR LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

**Le projet profitera aux activités implantées tout au long des axes réaménagés et participera à l'attractivité économique de l'Eurométropole grâce à l'amélioration des liaisons entre la gare, le quartier du Wacken et les institutions européennes. L'Eurométropole accompagnera économiquement les commerces durant la période des travaux.**



## Les emplois créés par le projet

La réalisation de l'ensemble des aménagements liés au projet engendra la création de 810 emplois directs et de 680 emplois indirects sur la période allant jusqu'à la mise en service.

En addition de cela, il convient d'ajouter la création de 90 emplois directs et 130 emplois indirects pour fabriquer les rames de tramway supplémentaires qui circuleront sur le réseau étendu à la mise en service.

## LE TRAM, UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### Un tram qui rime avec activité

Partout où il circule, le tramway est propice au développement des activités économiques. Depuis les premiers développements dans le cœur métropolitain, l'arrivée du tram a été synonyme de croissance de la fréquentation qui a plus que doublé dans le centre-ville de Strasbourg depuis les années 90 alors même que la circulation automobile a très fortement diminué.

Les commerçants installés le long des axes concernés par le projet pourront à terme bénéficier d'une zone de chalandise élargie et d'une clientèle plus régulière et moins dépendante des problématiques de circulation et de stationnement.

Par ailleurs, les voiries réaménagées seront globalement plus accessibles aux activités économiques (livreurs, fournisseurs, clients, salariés...) grâce à une gestion du stationnement qui leur sera priorisée : places réservées et spécialisées, tarification à la durée, etc.

### Un projet au service de l'attractivité économique de l'Eurométropole

Aujourd'hui, l'accès aux grands pôles d'emplois que sont le quartier du Wacken et les institutions européennes se fait encore largement en voiture. En offrant une liaison directe, rapide et performante depuis la gare, le projet viendra rééquilibrer l'offre de transport pour rejoindre ces pôles majeurs d'activité et de rayonnement, notamment le développement en cours du quartier du Wacken côté nord (Archipel II). La correspondance en tramway ne sera plus nécessaire et les itinéraires cyclables seront continus et sécurisés sur l'ensemble du trajet pour offrir une véritable alternative à la voiture.

La desserte du quartier des universités sera considérablement densifiée avec la réorganisation de la ligne C prolongée qui offrira de meilleures conditions de déplacements pour de nombreux étudiants et renforcera l'attractivité des établissements d'enseignements supérieurs de l'Eurométropole.

Enfin, les grands équipements (Briquetterie, centre nautique...) et pôles économiques de l'ouest de Schiltigheim et du sud de Bischheim seront plus accessibles depuis le centre-ville de Strasbourg et pourront bénéficier de davantage de fréquentation.

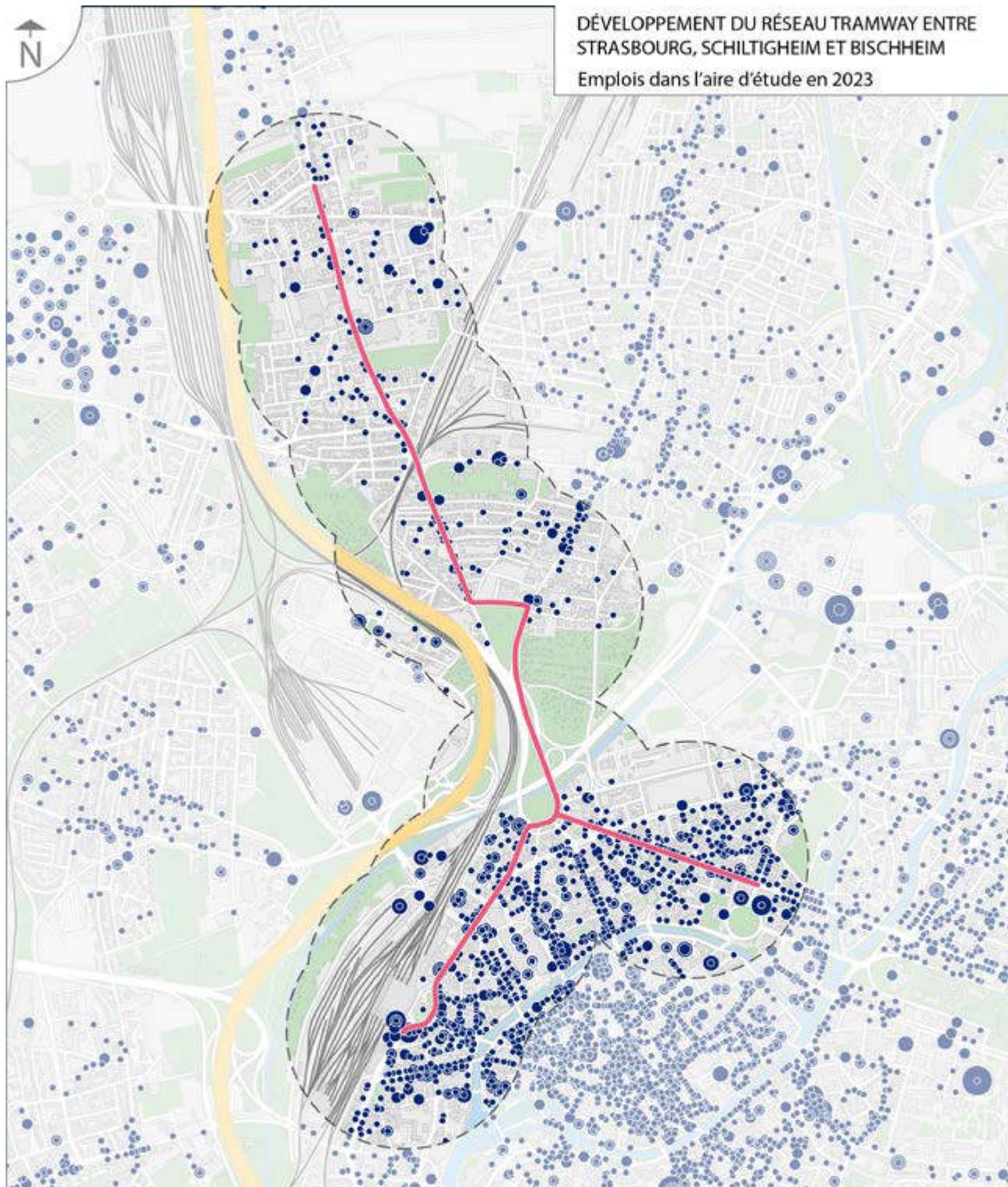
### L'accompagnement des commerçants

Depuis la réalisation de la première ligne de tramway de l'agglomération strasbourgeoise, les retours d'expérience ont démontré que la période des travaux pouvait engendrer des perturbations pour les activités économiques implantées à proximité, et en particulier les commerces.

C'est pour cela que l'Eurométropole s'engage et déploie d'importants moyens pour accompagner de façon suivie les professionnels pendant cette période avec la mise en place d'un dispositif d'indemnisation amiable étendu. Elle accompagne également l'activité commerciale pour qu'elle s'adapte à l'évolution des pratiques de mobilité et à la transformation urbaine du territoire.

# L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Le projet viendra desservir directement un bassin de plus de 22 000 emplois et de nombreuses entreprises.



## LÉGENDE

- — Périimètre de 500 m autour des stations
- — Tracé tramway

Emplois	
Effectifs des entreprises	
1 - 15	
16 - 150	
151 - 375	
376 - 1.500	
1501 - 7.500	



0 250 500 m

Sources : Fond plan EMS, Base SIRENE 2023

# RETOUR SUR TROIS ANNÉES DE CONCERTATION



Depuis son lancement en janvier 2021, le projet a fait l'objet d'une démarche de concertation continue et inédite dans son ampleur. Trois grands temps de dialogues successifs ont été l'occasion pour l'Eurométropole de présenter le projet dans le détail au fur et à mesure de sa définition et de recueillir l'avis des participants. Au printemps 2024, la démarche se poursuit par une phase d'information au grand public, annonçant l'enquête publique.

## LES ÉTAPES PASSÉES

### 2021 : Consulter les habitants sur le choix du tracé

D'une ampleur inédite, la concertation publique qui s'est déroulée entre juin et septembre 2021. Elle a porté à la fois sur la proposition de variantes de tracé pour le projet ainsi que sur les solutions d'aménagements urbains envisageables autour de ces différentes options.

Ce temps fort de participation citoyenne a mis en évidence une forte adhésion au projet de la part de la population, des acteurs économiques et des élus du territoire. Il est aussi venu confirmer le souhait des participants que le développement du tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim participe à l'embellissement, la valorisation et la requalification urbaine du territoire ainsi qu'à l'apaisement de la circulation. Les participants ont également exprimé une attente d'optimisation du fonctionnement du réseau de tramway.

La concertation a permis d'aboutir à la validation des caractéristiques du projet et au choix définitif du tracé par le conseil de l'Eurométropole du 17 décembre 2021.

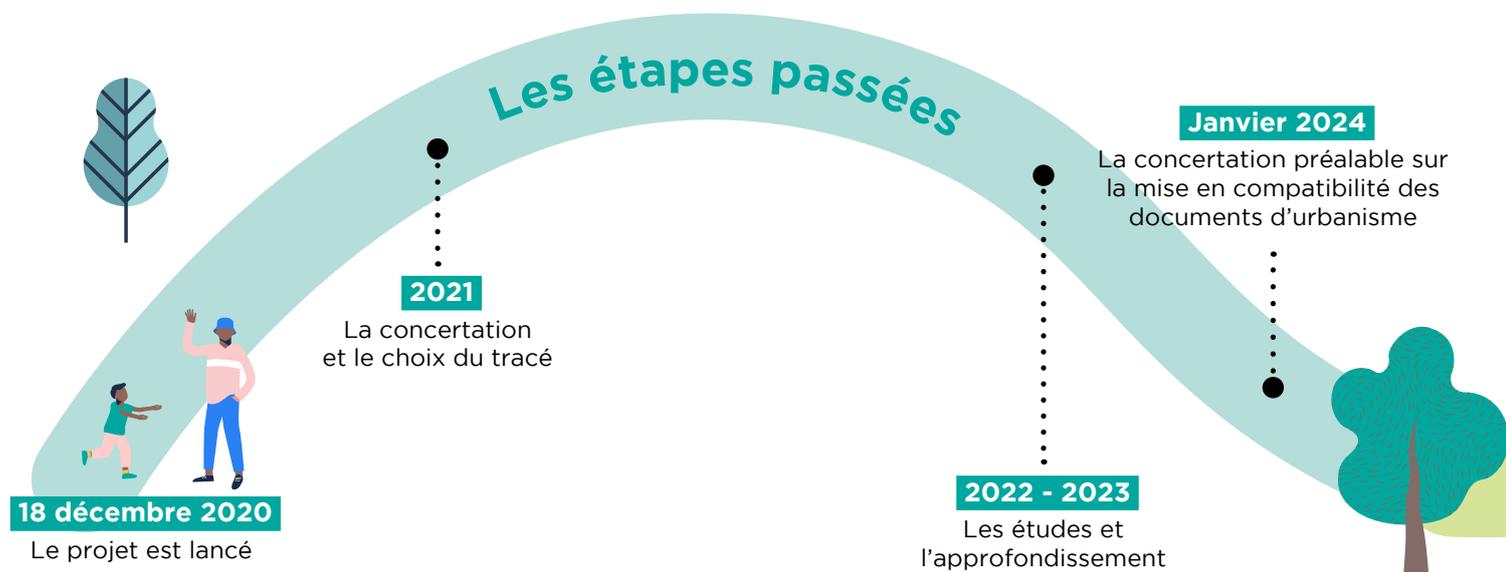
### 2023 : Concerter les habitants sur le réaménagement des espaces publics

En parallèle à l'approfondissement des études en 2023, une nouvelle étape de participation citoyenne, s'appuyant sur des outils et des modalités innovantes, a été organisée afin d'expliquer les changements à venir, recueillir l'expertise d'usage des participants et affiner le projet.

La population a été invitée à participer à des ateliers dédiés à l'aménagement des espaces publics. La transformation des secteurs clés que sont la route de Bischwiller, la place de Haguenau et l'avenue des Vosges a également pu être abordée dans le détail.

### Les chiffres clés de la concertation de 2021

- 5 réunions publiques
- 6 ateliers de concertation
- 4 déambulations publiques
- 12 permanences
- + de 1 300 avis exprimés





## La prise en compte de l'expression du public

De nombreux avis exprimés lors de la concertation ont été intégrés dans le projet, par exemple :

- Intégration de nouveaux aménagements au parc de la Place de Haguenau.
- Modification de la circulation sur le secteur Vosges et création de boucles locales évitant le trafic de transit sur plusieurs axes.
- Modification du choix d'implantation de la station sur l'avenue des Vosges.
- Prises en compte des demandes liées à l'organisation des circulations dans le secteur de la gare.
- Repositionnement du terminus à Bischheim et suppression du parking relais envisagé initialement.
- Création d'une zone de stationnement à proximité de la zone piétonne route de Bischwiller.

## Les chiffres clés de la concertation de 2023

- 6** réunions et ateliers à destination du grand public,
  - 8** permanences dans les mairies,
  - 600** personnes rencontrées en présentiel (et plus de 11 000 visionnages),
  - + 1300** avis exprimés,
- des permanences et ateliers sur le terrain en présence d'illustrateurs pour visualiser l'espace.

## LES ÉTAPES ACTUELLES

### 2024 : Préparer la révision des documents d'urbanisme

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une étape réglementaire incontournable pour tout aménagement urbain structurant tel qu'un projet de transports en commun. Elle interviendra dans le cadre de la déclaration d'utilité publique après une concertation préalable qui s'est déroulée en janvier 2024.

La révision du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) est nécessaire pour refléter les orientations présentées en concertation et approuvées par le conseil de l'Eurométropole. Le sujet principal est le statut des voies qui doit être réadapté en cohérence avec le projet et son nouveau schéma de circulation. Le PLUi ne sera modifié qu'en cas de déclaration d'utilité publique du projet.

### 2024 : Informer largement des choix faits et inviter à participer à l'enquête publique

L'Eurométropole de Strasbourg continue d'informer les habitantes et les habitants de la métropole sur le projet. Des informateurs seront présents dans l'espace public (parvis de la gare et place Alfred Muller à Schiltigheim) et feront du porte-à-porte dans les secteurs directement concernés par les travaux du tramway du jeudi au dimanche inclus 3 semaines en avril, mai, juin. Les créneaux de présence sont disponibles sur :

- [participer.eu](https://participer.eu)
- [strasbourg.eu](https://strasbourg.eu)



**2027**

Mise en service de la nouvelle infrastructure et du réseau réorganisé  
(NB : sous réserve d'obtention de la DUP)

**Fin 2024 / Début 2025**

Prise en compte des remarques de la commission d'enquête et demande de déclaration d'utilité publique (DUP)

**Début 2025**

Début des travaux  
(NB : sous réserve d'obtention de la DUP)

**Du 9 septembre au 18 octobre 2024\***

Enquête publique

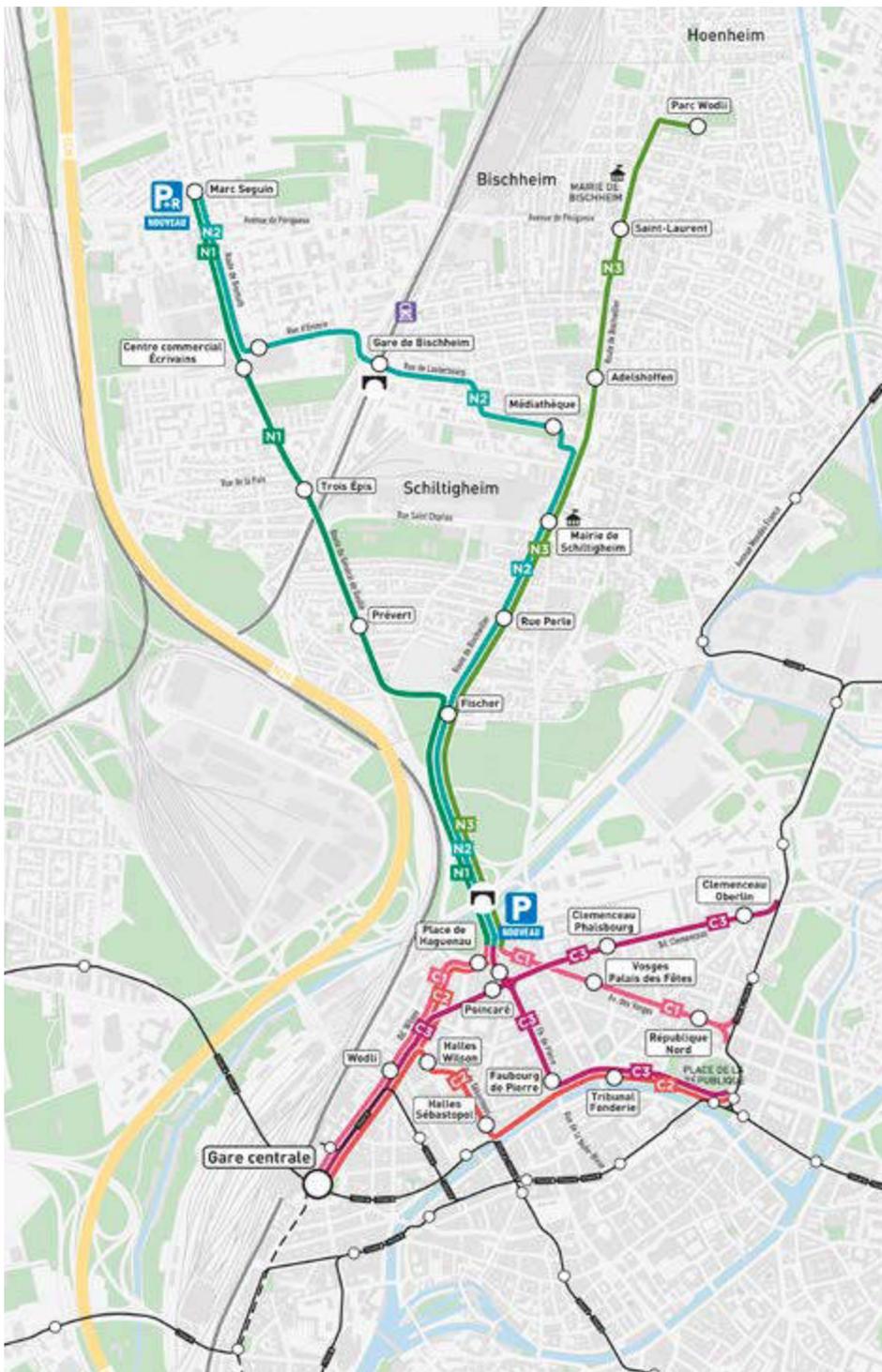
Les étapes à venir

\*du 09/09 à 9h au 18/10 à 17h30

# LE CHOIX DU TRACÉ

## POURQUOI CE TRACÉ ?

À partir des variantes proposées à la concertation en 2021, le choix du tracé s'est appuyé d'une analyse basée à la fois sur l'expression des citoyens ainsi que de critères techniques (insertion urbaine, performance d'exploitation, coût) ainsi que sur une vision assumée de transformation de la ville et de ses espaces publics dans une logique de transition durable.



### AU NORD :

Pour la branche nord, la variante « N1 » a été retenue sur les critères suivants :

- Son itinéraire rapide et direct de l'ouest de Schiltigheim.
- Sa contribution à l'équité territoriale et le nombre d'équipements ainsi desservis.
- L'apaisement ainsi apporté pour la route de Bischwiller et pour la rue du Général de Gaulle.

Les variantes « N2 » et « N3 » n'ont pas été retenues, car elles présentaient des caractéristiques moins intéressantes, une insertion urbaine plus complexe et un temps de parcours plus long.

### AU CENTRE :

La branche strasbourgeoise avait pour enjeu la liaison Gare - République.

La variante « C1 » a été retenue sur les critères suivants :

- Son tracé via les grands boulevards du centre-ville de Strasbourg et l'avenue des Vosges présentait la meilleure opportunité de requalification des axes empruntés,
- Son schéma d'exploitation simple et direct, permettant de décharger les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation.
- Son insertion urbaine permettant de retravailler l'espace public dans une logique d'apaisement, de végétalisation et de valorisation patrimoniale.

Les variantes C2 et C3 n'ont pas été retenues du fait de leur insertion très contraignante qui risquait de fortement dégrader le patrimoine et le paysage des quais tout en faisant « doublon » avec d'autres lignes.

*Les variantes de tracés proposées.  
Source : support de concertation 2021 EMS.*

# PROCHAINE ÉTAPE, L'ENQUÊTE PUBLIQUE



Les différentes phases de concertation qui ont accompagné l'avancée du projet ont permis de nourrir le projet qui fait l'objet du dossier d'enquête publique.

L'enquête publique menée constitue une étape essentielle dans la vie du projet. C'est l'occasion pour le public de prendre connaissance du projet dans sa version la plus aboutie et de formuler un avis pleinement éclairé sur les aménagements proposés.

**Nous vous invitons à participer nombreux.**



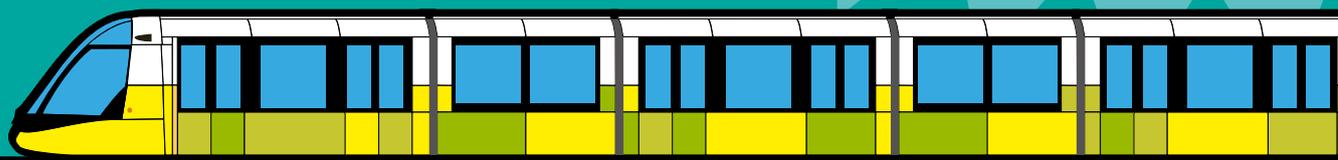
## Qu'est-ce que l'enquête publique ?

Nouvelle étape dans la vie du projet, l'enquête publique se déroulera sous l'égide d'une commission indépendante, désignée par le président du tribunal administratif. Elle organisera la participation du public, recueillera les avis exprimés et rédigera un rapport éventuellement assorti de recommandations voire de réserves. La Préfecture du Bas-Rhin s'appuiera sur ce document pour statuer sur la déclaration d'utilité publique du projet, nécessaire à sa mise en œuvre.

## Sur quoi portera l'enquête publique ?

L'enquête publique répond à 3 objectifs principaux :

- Porter à la connaissance du public un projet finalisé, résultant de l'aboutissement d'un processus d'élaboration et de concertation minutieux.
- Démontrer la compatibilité du projet avec l'environnement naturel et humain – cette démonstration est réalisée au travers de l'étude d'impacts.
- Déterminer l'intérêt général du projet.



**L'enquête publique, c'est du 9 septembre au 18 octobre 2024 !  
Rendez-vous,**

- **aux permanences :**  
les 9, 14, 17, 23, 24 septembre et 3, 5, 9, 12, 14, 16, 18 octobre
- **aux réunions publiques à côté de chez vous :**  
les 12 et 24 septembre et le 9 octobre

**Plus d'informations sur le projet et l'enquête publique sur [strasbourg.eu/tram nord](https://strasbourg.eu/tram-nord) ou sur [participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu).**



