

Strasbourg, le 28 octobre 2025

Mobilités : Restructuration du réseau de transport à l'ouest de Strasbourg



SOMMAIRE

Introduction

1/ Les enjeux de desserte du bassin de vie : favoriser l'intermodalité pour rejoindre le cœur de ville

1. a En lien avec son développement ferroviaire des dernières années, le renforcement du REME sur le volet routier à l'Ouest

1. b Carte 1 : Le réseau structurant de transport en commun dans l'Eurométropole de Strasbourg

2/ Les enjeux de desserte métropolitaine : un réseau de bus repensé, pilier de l'intermodalité

2. a Une démarche à l'écoute du territoire

2. b Le déploiement de deux nouvelles lignes Chron'hop en complémentarité du tramway

2. c Un réseau de bus optimisé

3/ Les enjeux de desserte locale : assurer les déplacements quotidiens des habitants et renforcer l'usage des mobilités actives

3. a Le développement des mobilités actives renforcé

3. b Un plan de circulation revu

INTRODUCTION

Le projet de tram ouest, mis en service le 15 novembre 2025, s'inscrit dans une logique de réorganisation globale des mobilités à l'échelle de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

Pour ce faire, l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) ont engagé une restructuration du réseau de bus dans l'objectif de proposer des solutions de mobilités décarbonnées et répondant aux enjeux de déplacement, d'accessibilité et d'équité territoriale pour les quartiers et les communes de l'ouest strasbourgeois.

En ce sens, l'intermodalité est possible à plusieurs échelles grâce à un nouveau maillage du territoire offrant à toutes et tous les moyens de se déplacer au sein de leur quartier, vers le centre-ville de Strasbourg, dans l'agglomération et au-delà.

LES CHIFFRES CLEFS

- Tram Ouest : 4 kilomètres d'infrastructure tramway nouvelle, dont environ 30% en site banalisé, et 8 nouvelles stations de tramway, pour un total de 122 M€
- 2 nouvelles lignes structurantes Chron'hop (C4 et C5)
- 1 M€ d'enveloppe dédiée aux aménagements Chron'hop
- 5 kilomètres de pistes cyclables bidirectionnelles
- 1 nouveau P+R Wolfisheim avec 100 places de stationnement et une interface directe avec les lignes de cars interurbaines 240 et 209

1/ Les enjeux de desserte du bassin de vie : favoriser l'intermodalité pour rejoindre le cœur de ville

À l'échelle du bassin de vie, le tramway vers l'ouest ainsi que le réseau de bus se positionne en interface directe avec le Réseau Express Métropolitain Européen (REME). Ce dernier structure les déplacements ferroviaires et routiers à l'échelle du bassin de vie élargi (Bas-Rhin), tandis que le tram vient renforcer la desserte urbaine et périurbaine.

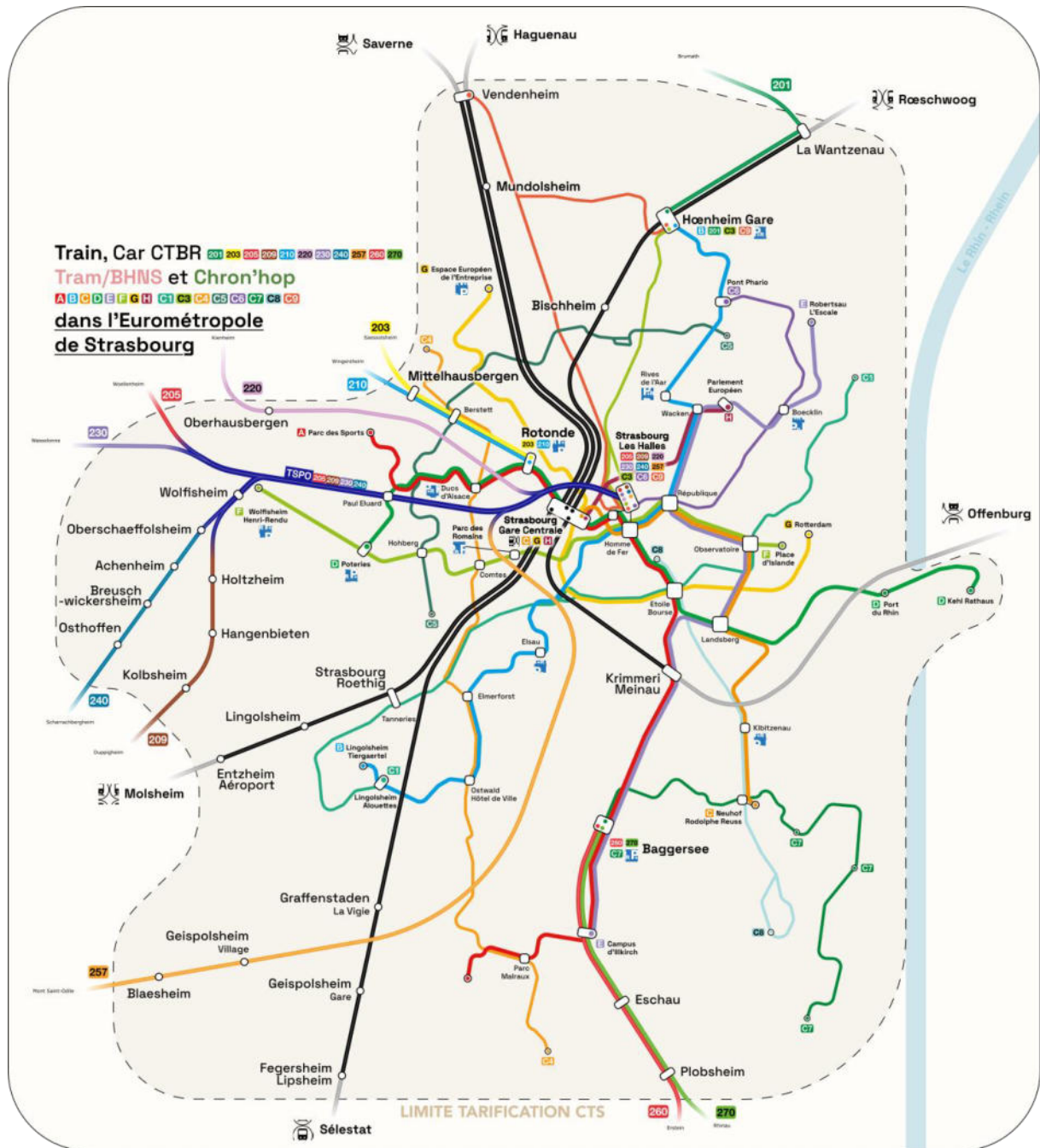
L'articulation des modes de transport trouve sa pleine expression au terminus de la ligne F à Wolfisheim, qui constitue un véritable pôle d'échange multimodal permettant aux usagers d'y stationner leur voiture dans le nouveau P+R aménagé et ainsi, d'emprunter le tramway ou les lignes Fluo du réseau CTBR, parties intégrantes des lignes de cars express du Réseau Express Métropolitain Européen (REME), le tout accessible avec un titre CTS.

1. a En lien avec son développement ferroviaire des dernières années, le renforcement du REME sur le volet routier à l'Ouest

Mise en service en novembre 2024, l'infrastructure dédiée au Transport en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois (TSPO) sur la M351 permet de rejoindre aisément en transport en commun le centre-ville de Strasbourg en s'affranchissant des encombrements routiers de l'axe. Les travaux du dernier tronçon, reliant la gare routière des Halles, seront achevés d'ici 2028.

Quatre lignes de bus du réseau Fluo 67 exploitées par la CTBR desservent l'arrêt Paul Éluard, avec un passage toutes les cinq minutes aux heures de pointe : 205 (Woellenheim – Strasbourg Les Halles), 209 (Duppigheim – Strasbourg Les Halles), 230 (Wasselonne – Strasbourg Les Halles) et 240 (Scharrachbergheim– Strasbourg Les Halles), cette dernière étant renforcée dans le cadre du Réseau Express Métropolitain européen porté par l'EMS et la Région Grand Est.

1. b Carte 1: Le réseau structurant de transport en commun dans l'Eurométropole de Strasbourg



© Ville et Eurométropole de Strasbourg

2/ Les enjeux de desserte métropolitaine : un réseau de bus repensé, pilier de l'intermodalité

À l'échelle métropolitaine, le projet de tram ouest et le réseau de bus permettent une desserte fine de l'Ouest de l'agglomération vers ses grands équipements (Zénith, CHRU, zones d'activités, pôles commerciaux, gare centrale, hyper-centre de Strasbourg, etc.) tout en facilitant l'intermodalité avec le réseau de bus. Une refonte du réseau de bus s'est ainsi imposée avec trois priorités :

- Lisibilité et simplicité des itinéraires ;
- Fiabilité, régularité et fréquence renforcée ;
- Attractivité du réseau et intermodalité avec les autres modes.

2. a Une démarche à l'écoute du territoire

La concertation publique, organisée avec l'ensemble des acteurs locaux, a permis de recueillir les contributions des habitants, associations et partenaires institutionnels. Ces échanges ont permis d'enrichir le projet de tram ouest et de valider, dans le cadre de l'enquête publique, qui s'est tenue du 20 février au 27 mars 2023, le nouveau réseau de transport en commun à l'Ouest.

Après une phase de concertation en co-construction avec les élus, plusieurs réunions ont été organisées avec les associations et les habitantes et habitants du territoire. Ces temps d'échange ont permis d'enrichir la réflexion collective, d'apporter des réponses concrètes aux attentes exprimées et de favoriser une meilleure appropriation du projet par tous et par toutes.

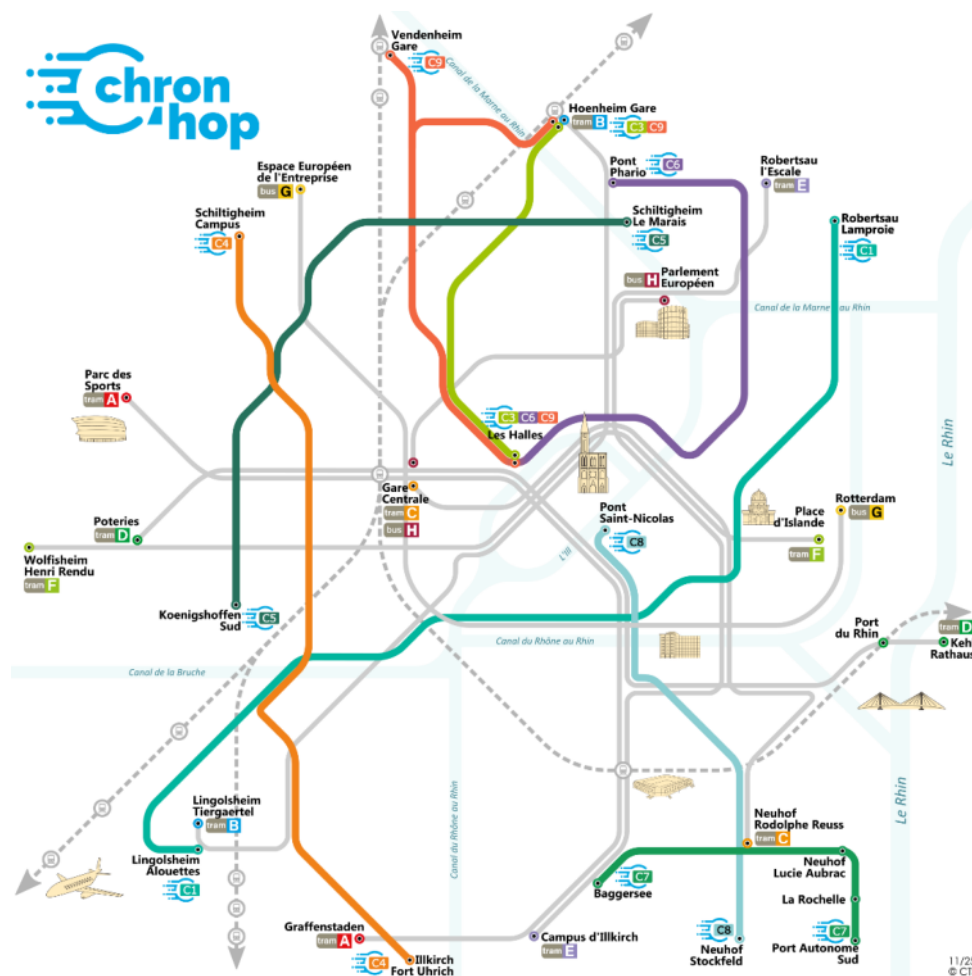
2. b Le déploiement de deux nouvelles lignes Chron'hop en complémentarité du tramway

L'Eurométropole de Strasbourg a ainsi décidé d'accompagner l'extension de la ligne de tramway F par le déploiement notamment de deux nouvelles lignes Chron'hop : les lignes C4 et C5. Cette offre vient compléter les lignes C1, C3, C6, C7, C8 et C9, au Sud et au Nord de la métropole, afin de contribuer à l'équité territoriale tout en renforçant l'offre de transport public.

Les nouvelles lignes C4 et C5 s'inscrivent dans le réseau de lignes structurantes Chron'hop, développées en 2023, qui reposent sur les principes directeurs suivants :

- Une amplitude horaire élargie : de 5h30 à 00h30 du lundi au samedi et de 6h à 00h30 le dimanche ;
- Une fréquence de passage plus importante que les bus traditionnels : toutes les 8 minutes en hyperpointe, toutes les 10 minutes en heures pleines et toutes les 12 minutes en heures creuses du lundi au vendredi ;

- Un tracé plus lisible pour les usagers-ères avec un aller/retour identique ;
- Une montée toutes portes afin de fluidifier la montée/descente des passagers-ères, stabiliser les temps de parcours avec moins de perte de temps aux arrêts, et améliorer le confort des usagers-ères ;
- Un trajet plus fluide grâce à la réalisation d'aménagements dédiés : couloirs bus, priorités au feux, révision du positionnement des arrêts.



Carte 2 : le réseau Chron'hop à date de mise en service du tram ouest, le 15 novembre 2025

© CTS

À ce jour, les 6 lignes Chron'hop représentent près de 50% de la fréquentation du réseau de bus avec une charge moyenne de 32 clients à bord par jour (contre 17 sur les lignes classiques). Après 21 heures, près de 70% des voyages réalisés en bus sont effectués sur les lignes Chron'hop.

La majorité des lignes de bus structurantes ont également enregistré une augmentation de fréquentation suite au passage en Chron'hop à l'été 2023 :

- La fréquentation des lignes C7 et C8 sur le territoire de Neuhof-Meinau a ainsi augmenté de +30% depuis leur création (fin août 2023) ;
- Il a également été constaté une augmentation de +10% de la fréquentation sur la C1 et +10% sur les lignes C6/C9.

Ainsi, sur la base des données de fréquentation obtenues sur les premières lignes Chron'hop (C7 et C8) depuis leur mise en circulation en 2023, il est attendu près de 8 000 voyageurs/jour sur la ligne C4 tandis que la C5 connaîtrait une augmentation de fréquentation de +40% par rapport à l'ancienne ligne 50. Cette nouvelle ligne C5 devrait ainsi permettre de transporter plus de 11 500 voyageurs/jour, ce qui en ferait une des lignes fortes du réseau de transport en commun.

2. c Un réseau de bus optimisé

Un travail approfondi a été mené sur les lignes structurantes C4 et C5 à la fois sur le tracé des lignes, leur inscription dans le réseau de transport en commun, mais également sur les aménagements dédiés, à réaliser pour faciliter la fluidité de circulation des bus et maintenir une vitesse commerciale performante.

Pour les lignes C4 et C5, outre les opérations connexes qui ont permis de contribuer à la performance de ces lignes, l'Eurométropole de Strasbourg a consacré une enveloppe dédiée de près de 1M€ pour engager des aménagements concrets sur le territoire. Ces aménagements peuvent prendre diverses formes comme des couloirs bus dédiés, la reprise de giration ou de nouveaux quais bus pour améliorer le temps d'attente des usagers.

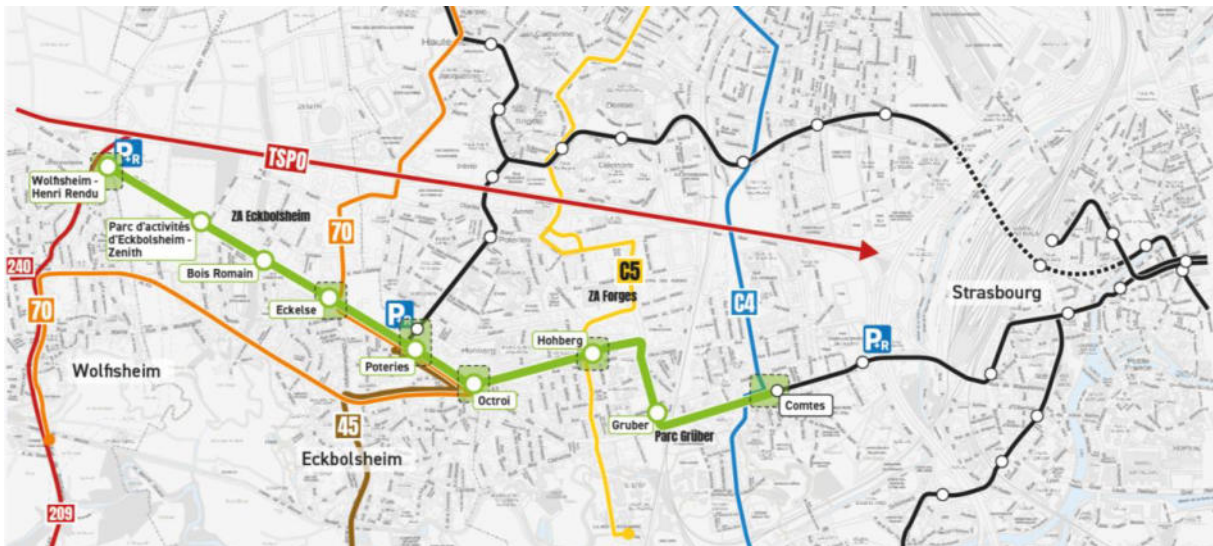
De plus, une réflexion a été menée sur la priorité aux feux pour limiter les arrêts aux feux. Cette réflexion a été intégrée à une échelle plus vaste que la seule restructuration du réseau de bus pour novembre 2025. Le déploiement d'une nouvelle solution de priorité aux feux devrait être effective pour l'été 2026.

La mise en place d'aménagements dédiés sur les lignes Chron'hop a globalement permis une augmentation de la vitesse commerciale. L'augmentation de la vitesse commerciale conduit à stabiliser les temps de parcours tout en assurant une réelle régularité du passage des bus, ce qui contribue au confort des usagère et usagers.

En parallèle, l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS ont souhaité poursuivre la démarche d'habillage artistique des bus Chron'hop, initiée au lancement en 2023 en faveur de la diffusion de l'art dans la ville.

Pendant 10 jours cet été, le public a été invité à voter en ligne pour le futur habillage des lignes C4 et C5, sur la base d'une sélection d'œuvres réalisées par 6 artistes différents, choisi au préalable par un comité artistique transrhénan mis en place par l'association Accélérateur de particules.

Au total, 1443 votes ont été enregistrés et ont permis de départager les artistes. Samuel Bas remporte le concours pour la ligne C4 en thème libre avec 370 voix tandis que Camille Fischer le remporte pour la ligne C5 sur la thématique « Femme » avec 304 voix.



Carte 3 : le réseau de bus et trams à l'Ouest à partir du 15 novembre 2025 © CTS

Les cartes représentant l'évolution du réseau avant/après le 15 novembre sont à retrouver dans le flyer de la CTS à destination des usagers et usagères (annexé au dossier de presse).

3/ Les enjeux de desserte locale : assurer les déplacements quotidiens des habitants et renforcer l'usage des mobilités actives

À l'échelle locale, le projet de tram ouest participe à la mise en œuvre d'une mobilité apaisée, conciliant les besoins de déplacement du quotidien et les objectifs de transition écologique. La création de nouveaux itinéraires cyclables sécurisés le long du tramway renforce la complémentarité entre les modes, tandis que le nouveau plan de circulation vise à pacifier le centre du quartier tout en maintenant une desserte locale.

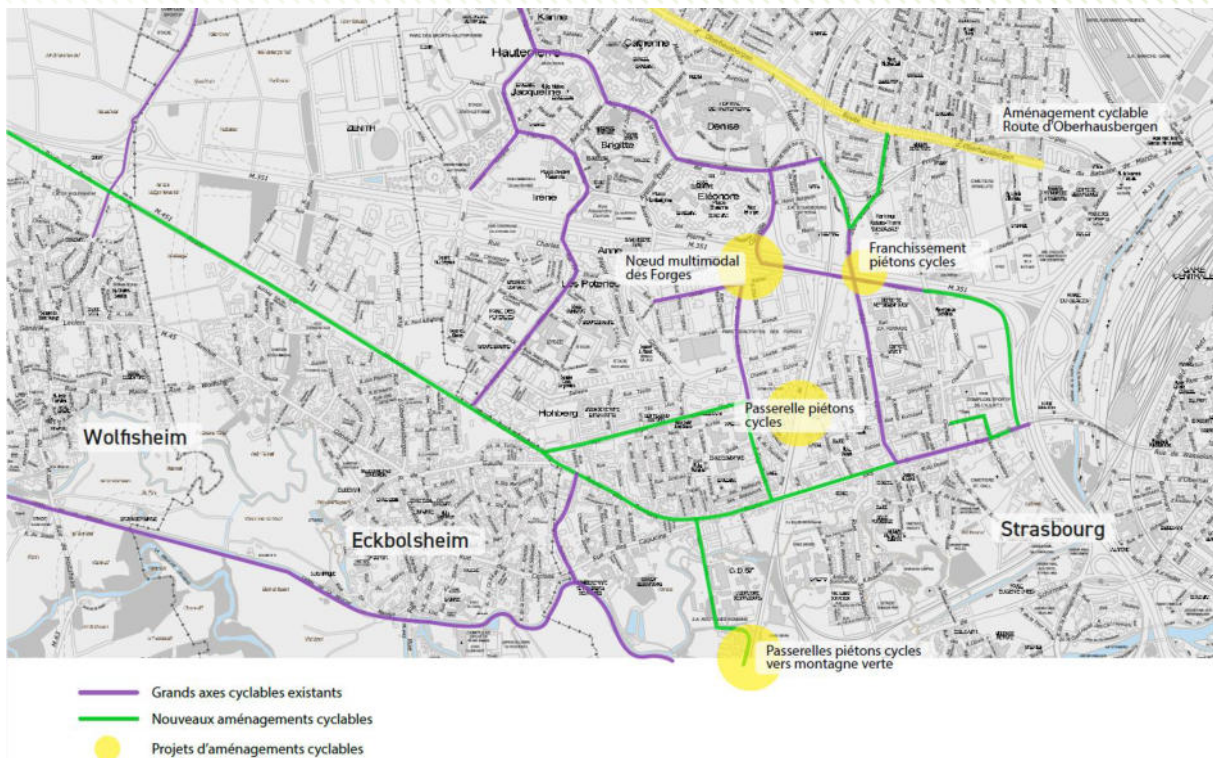
3. a Le développement des mobilités actives renforcé

Les aménagements cyclables réalisés le long du prolongement de la ligne F visent à renforcer et sécuriser les liaisons entre le centre-ville de Strasbourg et les communes des premières et secondes couronnes à l'Ouest. Ils s'inscrivent dans la continuité du Plan Vélo, qui prévoit notamment le renforcement de la liaison le long du Canal de la Bruche et de l'axe route d'Oberhausbergen – route de Saverne.

Au total, le projet de tram ouest comprend près de 5 kilomètres de nouvelles pistes cyclables bidirectionnelles aménagées en accompagnement de la ligne de tramway :

- 4 kilomètres le long de la route des Romains, de la rue de l'Engelbreit, de la rue Virgile et de la route de Wasselonne ;
- 1 kilomètre supplémentaire sur la route des Romains (entre les rues de l'Engelbreit et Térance) ;
- 150 mètres sur la rue de l'Engelbreit Nord, pour assurer le raccordement avec la piste existante rue Madeleine-Rebérioux ;
- et 100 mètres sur la rue Térance.

À l'exception de quelques secteurs, ces pistes présentent une largeur standard de 3 mètres et sont physiquement séparées de la chaussée et du trottoir par une bordure ou une bande plantée. Les trottoirs sont quant à eux élargis pour mesurer 2 mètres, garantissant ainsi le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers.



Carte 4 : le réseau cyclable à l'Ouest à partir du 15 novembre 2025 © Ville et Eurométropole de Strasbourg

3. b Un plan de circulation revu

En parallèle, un nouveau plan de circulation accompagne la mise en service du tramway afin de pacifier le trafic au cœur des quartiers traversés. Le trafic de transit est désormais reporté vers la M351, tandis que le trafic de desserte locale (accès riverains, commerces, services et livraisons) reste pleinement maintenu : il s'effectue via l'échangeur de Wolfisheim pour le secteur Ouest et la Porte des Romains pour la partie Est.

La reconfiguration de l'échangeur des Forges, prévue à l'horizon 2027, viendra encore renforcer l'accessibilité multimodale du secteur, en améliorant la liaison avec Hautepierre et en intégrant la ligne Chron'hop C5, un arrêt TSPO et de nouveaux aménagements cyclables.

Enfin, près d'un tiers de l'infrastructure nouvelle du tramway est conçue en site banal (soit environ 1,4 kilomètres) sur la route des Romains, une partie de la rue de l'Engelbreit et la rue Virgile. Les voies sont conçues pour accueillir à la fois la circulation automobile et le tramway. Les règles de circulation et la signalisation sont inchangées. Ce type de configuration est une première à Strasbourg mais pas France, ni dans d'autres pays. Il optimise l'usage de l'espace public en favorisant la cohabitation des différents modes de transport, tout en assurant la sécurité et la fluidité de tous les usagers. Le tramway conserve sa priorité absolue aux carrefours.

Ainsi, à travers cette restructuration du réseau de bus à l'ouest, les usagers bénéficieront de trajets plus rapides, plus confortables et plus réguliers notamment grâce à des itinéraires optimisés et à une fréquence accrue sur les lignes majeures.

Cette nouvelle organisation, en lien direct avec la mise en service du tram ouest, contribuera à une meilleure desserte des quartiers jusqu'alors peu desservis, à la réduction de la dépendance à la voiture et au développement d'une mobilité plus durable, au service de tous les habitants et habitantes de l'ouest de l'agglomération.



Contact Presse

Service presse

Info.presse@strasbourg.eu

03 68 98 68 71

strasbourg.eu/espace-presse