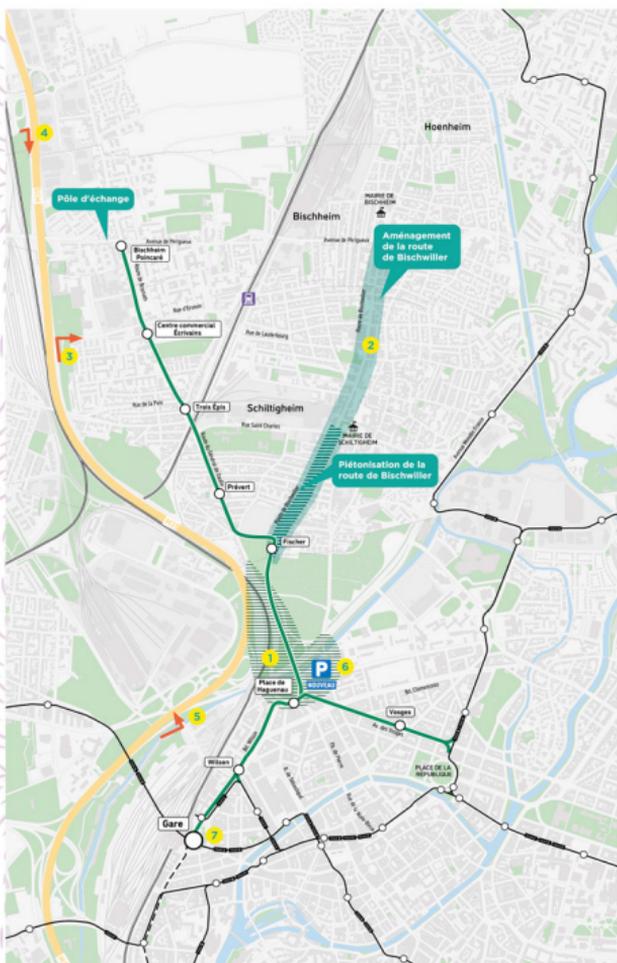


TRAM NORD

Développement du réseau de tramway
entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

EN QUOI CONSISTE LE PROJET ?



Les caractéristiques principales du projet « Tram Nord » sont :

UNE LONGUEUR TOTALE D'INFRASTRUCTURE DE 5 KM :

- 3,2 km sur le secteur Nord
- 1,8 km sur le secteur Centre

9 NOUVELLES STATIONS

- 5 sur le secteur Nord
- 4 sur le secteur Centre

Bien plus qu'un projet de tramway, le projet s'accompagne de plusieurs opérations connexes :

- 1 L'aménagement du **parc de la Place de Haguenau** vers le Nord et l'extension du parc existant jusqu'aux façades des immeubles. Ceci participe de la reconstitution de la ceinture verte autour du centre historique de Strasbourg. La recomposition de l'ensemble des accès routiers à la M35 autour de la place de Haguenau est prévue et détaillée sur le panneau « La transformation de la Place de Haguenau en grand parc » ;
- 2 La requalification de la **route de Bischwiller** en vue de son apaisement favorable aux mobilités actives ;
- 3 La création d'un **nouvel accès à Schiltigheim depuis la M35 Sud** vers l'avenue de la deuxième Division Blindée. Cet aménagement compense le sens de circulation Sud - Nord supprimé sur la route du Général de Gaulle ;
- 4 La création d'un **nouvel accès vers la M35 Sud** au niveau de l'échangeur de Hoenheim. Cet aménagement soulagera la Route de Brumath et la rue du Triage et permettra ainsi d'aménager la zone du terminus tramway ;
- 5 La création de tourne-à-gauche pour permettre de rejoindre le quartier Cronembourg et le sud de Schiltigheim, au niveau de la **sortie Place des Halles** sur la M35 direction Nord ;
- 6 La création du **parking Église Rouge/Kablié** de 290 places, afin de compenser en partie les places de stationnement supprimées sur la voirie ;
- 7 La transformation du **parking Gare courte durée** en parking vélo de 2400 places, afin d'offrir environ 3000 places de stationnement vélo sécurisées souterraines en gare de Strasbourg.

participer
strasbourg.eu



TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

OBJECTIFS ET CHIFFRES - CLEFS DU PROJET

Les objectifs de ce projet d'extension de tram sont avant tout de garantir la performance des transports en commun, et d'améliorer les connexions entre les différents quartiers strasbourgeois et les communes du nord de l'agglomération ainsi que les Institutions européennes.

Il doit également permettre d'améliorer de manière considérable la sécurité et le confort des cyclistes sur les grands axes nord strasbourgeois, de maîtriser les reports de trafics automobiles, de redonner une place majeure et confortable aux piétons, sur des axes initialement pensés pour la voiture (comme l'avenue des Vosges, la place de Haguenau, la route de Bischwiller).

Il poursuit également un fort enjeu de santé publique et d'adaptation au changement climatique.

IL S'AGIT DE :

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

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

1 nouveau parking d'environ **300** places à l'entrée de la Neustadt

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

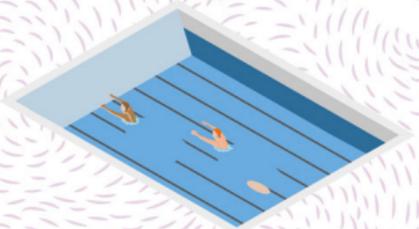
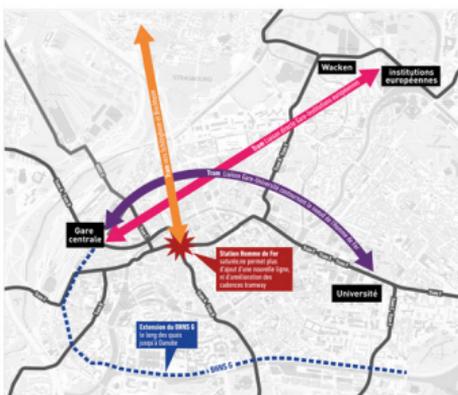
1 nouveau parc urbain de 16 ha

+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



participer
.strasbourg.eu

TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

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 (PLU) 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

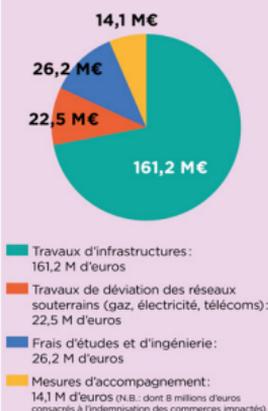
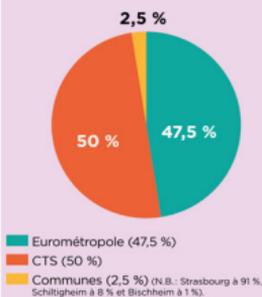
Fin 2024/Début 2025 : Réception des remarques de la commission d'enquête et demande de déclaration d'utilité publique (DUP)

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

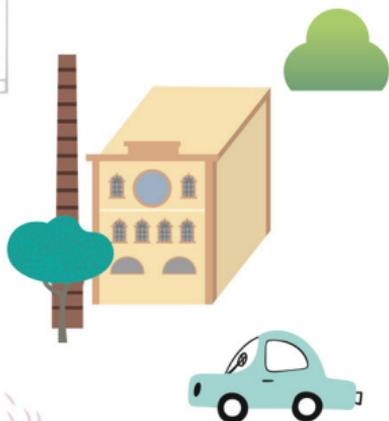
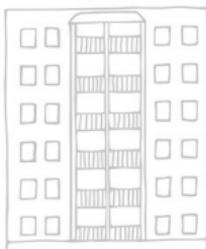
2027 : Mise en service de la nouvelle infrastructure et du réseau réorganisé

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.



participer
.strasbourg.eu

TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Développer la multimodalité

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.

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

En cohérence avec cette approche, le projet de développement du tramway 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.

- 1 Complétion échangeur de Hoenheim
- 2 Mise à sens unique de la route du Général de Gaulle et reconfiguration du sens sud-nord sur la M35
- 3 Nouvelle sortie M35 avenue de la 2^e Division Médie
- 4 Démolition du viaduc et reconfiguration des entrées/sorties M35
- 5 Création d'un carrefour à niveau M35/Sygnis Rouge
- 6 Reprise échangeur de Cronembourg avec nouvelle bretelle vers M35 Nord
- 7 Avenue des Vosges réservée au trafic de desserte locale
- 8 Reprise de la bretelle de sortie M35 Halles avec création du tourne à gauche
- 9 Suppression du transit voiture place de la Gare
- 10 Création de l'échangeur des Farges et réorganisation des échanges avec la M351

- Légende**
- Mesures intégrées dans le projet Tramway Nord
 - Autres projets



Les principales mesures projetées sur le réseau automobile

Le projet avec ce nouveau plan de circulation a été évalué par modélisation. Les impacts attendus concernant l'évolution des trafics sur les différentes voies de circulation sont consultables dans le dossier d'étude d'impact, pièce H1 2/2 à partir de la page 311.

participer
.strasbourg.eu



TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

LA TRANSFORMATION DE LA PLACE DE HAGUENAU EN GRAND PARC

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.

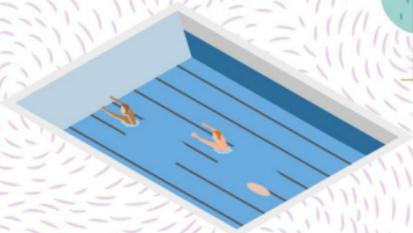
État actuel des bretelles autoroutières au Nord de la place de Haguenau



▲ Schéma futur du parc de Haguenau étendu et des bretelles supprimées.

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

La nouvelle station tramway qui accueillera les lignes C, E et H est aménagée à la place des voies de circulation actuelles au sud de la place, dans un espace désormais apaisé.



Que deviennent les accès aux autoroutes existants ?

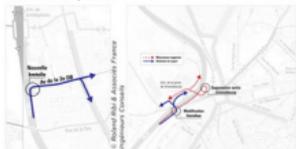
Tous les mouvements d'accès à la M35 supprimés pour créer ce parc sont reconstitués sur la place ou à proximité.



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



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



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

© Réseau Alsacien de Autoroutes France Ingénierie Concessions

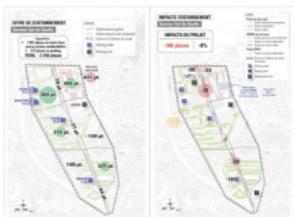
Illustration : B. B. - Strasbourg - © Région Alsace - Strasbourg - Strasbourg

TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Sur la route du Général de Gaulle et la route de Brumath à Schiltigheim et Bischheim



Pour les besoins du projet, un bilan net de **-186 places** est évalué, soit **moins 8 % de capacité de stationnement** autour des routes du Général de Gaulle et de Brumath concernées par le projet.

Des marges existent avec l'offre existante: avant l'élargissement du périmètre payant:

- 83 % maximum des places de ce périmètre étaient occupées en journée et 85 % la nuit;
- Seulement 13 % de stationnement de longue durée en journée.

Sur la route de Bischwiller à Schiltigheim



Pour compenser en partie les places supprimées sur voirie:

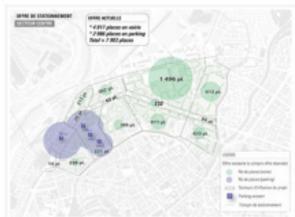
- Un **nouveau parking public** de 68 places à proximité immédiate de la zone piétonne;
- 35 places reconstruites** sur la rue Saint Charles.

Pour les besoins du projet, un bilan net de **-93 places** est évalué, soit **moins de 4 % de capacité de stationnement** à autour de la route de Bischwiller.

Des marges existent avec l'offre existante: avant l'élargissement du périmètre payant:

- 79 % maximum des places de ce périmètre étaient occupées en journée (13h) et 75 % la nuit;
- Seulement 15 % de stationnement longue durée en journée.

Dans le secteur strasbourgeois



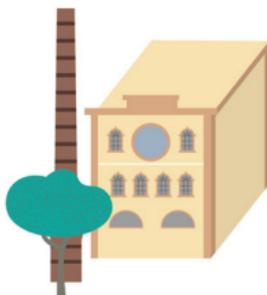
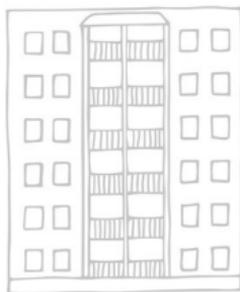
Pour compenser en partie les places supprimées sur voirie:

- Un **nouveau parking public** de 188 places à proximité immédiate de la zone piétonne;
- 35 places reconstruites** sur la rue Saint Charles.

Pour les besoins du projet, un bilan net de **-189 places** est évalué, soit **moins de 2 % de capacité de stationnement** à l'échelle du périmètre autour des axes traversés par le projet.

Des marges existent avec l'offre existante: avant l'élargissement du périmètre payant:

- 74 % des places sont occupées la nuit;
- 64 % en journée à 13h.



participer
.strasbourg.eu

TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

LE PROJET EN IMAGES, PARTIE STRASBOURG

L'Avenue des Vosges

Le plan de circulation de demain :

- Les véhicules rouleront en **mixité sur la plate-forme tramway**, avec des **boucles de circulation** prévues à cet effet, pour limiter le trafic à la desserte riveraine.
- Il n'est plus possible de traverser l'avenue en voiture de bout en bout.
- Deux petits tronçons seront coupés à la circulation générale : au niveau de la station tramway entre la rue Simonis et la rue du Général Castelnau; et entre l'avenue de la Paix et la rue Louis Apffel.
- L'avenue des Vosges est aujourd'hui un **axe très minéral** > à l'issue du projet **40 % de l'espace deviendra perméable** ;
- Il subit aussi des **nuisances importantes** dues à un trafic automobile élevé > Le projet permettra de **réduire les bruits de 25 décibels** et réduira la pollution de 18 % ;
- C'est aussi très chaud, il y fait en **moyenne 43° au sol en été** ; > Le projet permettra de **réduire la température au sol de -6 °C** ;
- La reconfiguration de l'avenue des Vosges permettra de **faciliter les traversées** et les parcours pour les **piétons** comme pour les **cy-clistes**.
- Grâce aux **boucles de circulation automobiles** à l'échelle d'un ou deux pâtés de maisons, les **résidents pourront se garer pour une courte durée** ou de se faire livrer proche de chez eux grâce aux emplacements prévus à cet effet.
- De part et d'autre de la plateforme tramway sont aménagés de **grands espaces déminéralisés pour la vie de quartier** : espaces minutes, livraisons, places PMR, stationnement vélo, terrasses de restaurants...
- **Les rives entre les arbres existants** et les façades des bâtiments sont redessinées aux piétons et aux cyclistes, qui occupent **40 % de l'espace public**.
- Le patrimoine architectural de la **Neustadt est mis en valeur**.



Place de la gare et son fonctionnement

- 1 La place de la gare devient une destination et ne sera **plus un lieu de passage** : la circulation ne traverse plus devant la gare, la place reste accessible pour les bus, les taxis, les riverains et la dépose-minute des PMR en surface.
- 2 Les aires de **dépose minute** sur la place ainsi que la fonction de dépose voiture dans le parking souterrain sont déplacées dans les **parkings 5^e Auxillies et Woodt**, à l'entrée du plateau de la gare. Ces deux parkings disposent d'un accès direct aux quais SNCF.
- 3 Un **deuxième terminus tram** (totalement à la ligne E qui relie la place de la gare au Campus d'Illkirch) est aménagé en surface du côté sud de la place.
 - Le terminus actuel de la ligne C est dédié à la nouvelle ligne tramway H en direction de la Robertsau.
- 4 Un **nouveau parking vélo** d'une capacité d'environ **2400 places** remplace le parking dépose-minute voiture actuel. Il permet de libérer la place de la gare des arceaux vélo qui l'encadrent. Il porte la capacité de stationnement vélo sécurisé à la hauteur des besoins des cyclistes, qui sont résidents du quartier ou usagers du tram.
- 5 De **grandes continuités piétonnes et cyclistes confortables** sont créées du côté Est du boulevard Wilson et de la place de la gare. Elles facilitent le lien vers la gare depuis les Halles et les stations de tramway périphériques.



participer
strasbourg.eu

TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

SCHILTIGHEIM, BISCHHEIM ET HOENHEIM, INSERTION ET FONCTIONNEMENT

SCHILTIGHEIM

Route du général de Gaulle

Sur la partie Sud de la route du Général de Gaulle, entre la rue Hélène Schwatzer et le pont enjambant les voies ferrées (pont Saint Charles), la plate-forme tramway sera aménagée en voie unique au centre de la route. Elle s'accompagne d'une piste cyclable bidirectionnelle du côté Est. La circulation sera mise en sens unique Nord-Sud tout au long du tracé du tramway sur cet axe. Le plan de circulation automobile s'appuie sur la M35 afin de garantir les accès aux communes Nord, grâce à la création de 2 nouvelles bretelles: bretelle de sortie de la M35 au niveau de l'avenue de la 2e Division Blindée à Schiltigheim et bretelle d'accès à la M35 - Sud à l'échangeur de Hoenheim.

AUJOURD'HUI



AVEC LE PROJET



BISCHHEIM

Route de Brumath

Le terminus sera aménagé sur la route de Brumath avant l'intersection avec l'avenue de Périgueux à Bischheim. Un véritable pôle d'échange sera créé à cet endroit desservi par une ligne de tramway (la ligne C) et 4 lignes de bus (les lignes 16, 26, 60 et 70).

AUJOURD'HUI



AVEC LE PROJET



Fonctionnement route de Bischwiller

La partie Sud de la route de Bischwiller est piétonnisée entre la station de tramway « Fischer » et la rue Saint Charles. Cet aménagement permet d'accorder une place significative aux modes actifs, de végétaliser ce linéaire aujourd'hui entièrement dédié à la voiture individuelle et d'étendre de manière considérable la centralité de Schiltigheim. Il permet d'assurer également l'équilibre du plan de circulation en lien avec l'aménagement du tramway sur la route du Général de Gaulle et d'éviter des reports de trafic non souhaités sur cet axe à Schiltigheim.



COMMENT ACCÉDER À LA ZONE PIÉTONNE ?

- La zone piétonne sera délimitée à l'aide d'une borne automatique d'entrée au Sud au niveau du quartier Fischer et d'une borne de sortie au Nord de la zone.
- Ces bornes permettront aux ayants droit d'accéder 24h/24 et 7j/7, elles seront abaissées pendant certaines heures de la journée (horaires restant à définir par la commune, par exemple de 6h à 11h) pour permettre: livraisons, dessertes riverains, collecte des déchets, etc.

OÙ SE GARER ?

- Plusieurs parkings existent à proximité de la future zone piétonne: parking de la mairie, parking de l'école Exten ou encore gymnase des Maternelles.
- En plus, un nouveau parking public offrira 68 places à proximité immédiate de la future zone piétonne (ancien parking salariés Heineken).
- Les rues perpendiculaires permettront également de se stationner à proximité immédiate de la partie Sud de la route de Bischwiller. Les places les plus proches pourraient être dévolues aux personnes à mobilité réduite, afin de leur faciliter l'accès aux commerces et aux services en dehors des horaires de libre accès à la zone piétonne.

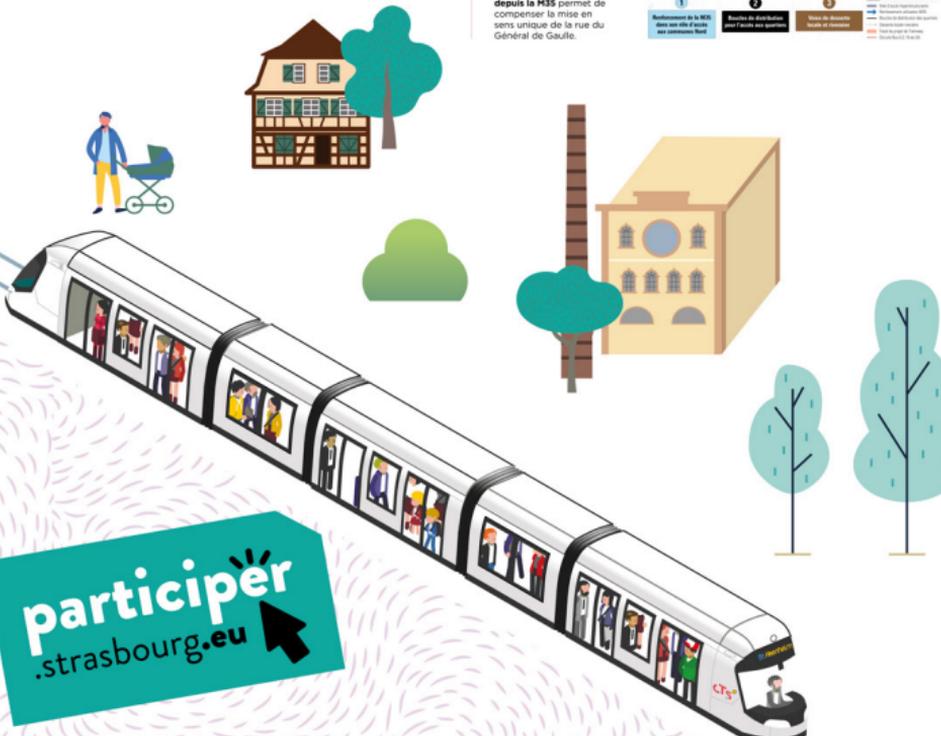
HOENHEIM - BISCHHEIM - SCHILTIGHEIM

REINFORCEMENT DES CONNEXIONS À LA M35

- Au niveau de l'échangeur de Hoenheim (n°14), une nouvelle bretelle est aménagée afin d'accéder à la M35 en direction du Sud. Ceci permet d'éviter de charger inutilement la rue du Trage et la route de Brumath comme aujourd'hui car il faut rejoindre l'échangeur suivant (n°50). Ce nouvel aménagement permet ainsi d'organiser la zone de terminus Tram dans de bonnes conditions.
- Au niveau de l'avenue de la 2e division blindée, un nouvel accès à Schiltigheim depuis la M35 permet de compenser la mise en sens unique de la rue du Général de Gaulle.



1 Renforcement de la M35 avec une voie d'accès en direction Sud
2 Accès de Bischheim pour l'accès aux parkings
3 Accès à Bischheim, lycée de Hoenheim



participer
.strasbourg.eu

TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRAMWAY

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.

Extrait du réseau de transport

urbains bus/tram actuel

Réseau septembre 2024



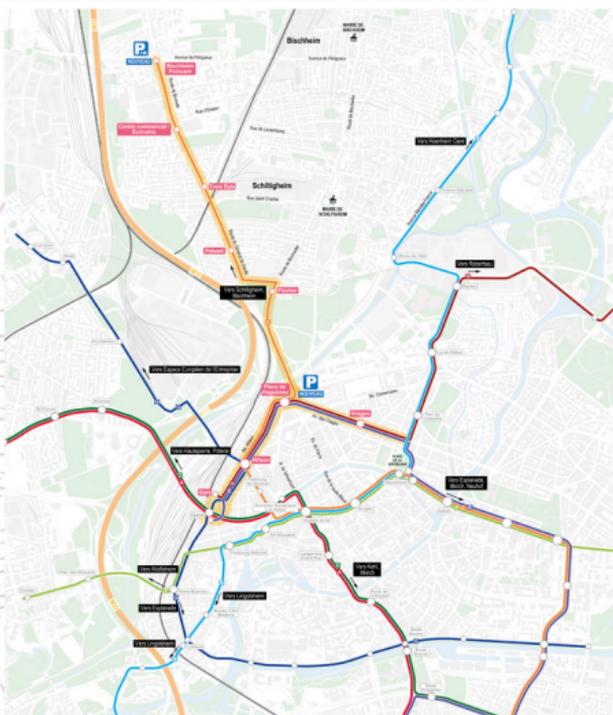
Zoom sur le terminus Nord du tramway



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 (trains TER, cars Fluo, tram et bus CTS).

Le réseau tramway reconfiguré dans le cadre du projet

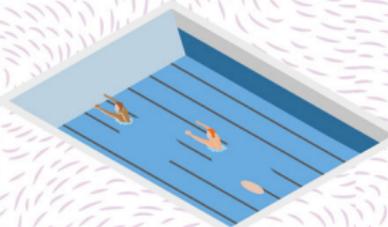


La ligne 1 depuis la place de l'Homme de fer et la rue du Fadbourg-de-Saverme, rejoindra le nord à partir du boulevard Wilson puis la place de Haguenau pour rejoindre son nouveau terminus à Bischheim par la route du Général de Gaulle. Elle offrira aux quartiers desservis une liaison directe et plus confortable vers le centre de Strasbourg.

La ligne 2 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 des quartiers du Wacken et de la Robertsau en passant par l'avenue des Vosges requalifiée.

La ligne 3 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 4, 5 et 6 ne seront pas modifiées.



participer
.strasbourg.eu

TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE BUS

L'arrivée du tramway implique la restructuration d'un certain nombre de lignes de bus existantes.

Le réseau de bus sur la partie « Nord »

- La ligne C du tramway remplacera la ligne de bus C9 dans sa partie Sud à partir de la station « Bischheim Poincaré ».
- Au Nord du tracé tramway, la ligne C9 sera remplacée par les lignes 16 et 26, avec une correspondance tramway au terminus :
 - La ligne 16 correspond à l'actuelle branche Hœnheim Gare-Souffelweyersheim. Elle fera son terminus aux Halles, via la M35;
 - La ligne 26 est l'actuelle branche depuis Vendenheim gare. Elle fera son terminus à l'Espace Européen de l'Entreprise en correspondance avec le tram C et la ligne de bus G.
- Les lignes de rocade 60 et 70 sont maintenues. Une correspondance avec le tram C à son terminus Nord est prévue.
- Amélioration de l'actuelle ligne 50 en ligne C5, avec une correspondance avec le tram C à la station Centre commercial/Ecrivains.
- La ligne C3 est maintenue sur son tracé actuel entre son terminus nord à Reichstett et la Mairie de Schiltigheim. À partir de là, elle est déviée par la rue de la Mairie, la rue de la Patrie et la rue de l'Église Rouge. Une correspondance avec les lignes de tramway C, E, et H est prévue Place de Haguenu. La ligne C3 rejoindra ensuite son terminus aux Halles.

Les lignes 71, 73, 75, 76 sont non concernées par le projet.

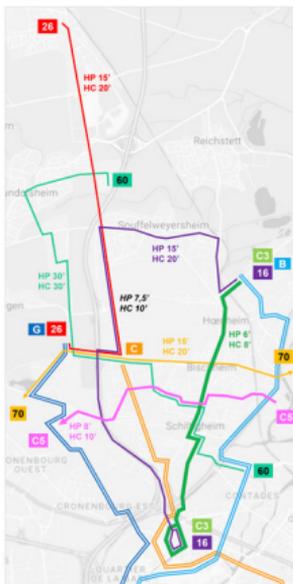


AUJOURD'HUI



Indications de lecture
Seules les lignes bus et tram réorganisées dans le cadre du projet sont représentées en couleur.
HP 8' : fréquence de passage toutes les 8 min. en heures de pointe.
HC 10' : fréquence de passage toutes les 10 min. en heures creuses.

AVEC LE PROJET



Le réseau de bus sur la partie « centre »

sur la partie « centre »

- La ligne 2 sera raccordée à l'actuelle ligne 17 et empruntera le boulevard Clemenceau, se connectera au tramway Place de Haguenu via la rue de Bischwiller, puis empruntera le nouveau carrefour créé avec la M2350 en contrebas du pont de l'Église Rouge pour rejoindre le quartier Cronembourg.
- Les deux parties de la ligne C6 seront raccrochées en empruntant les quais extérieurs de la Grande Ile.
- La partie Nord de la ligne 10 sera remplacée par le tramway sur les boulevards et l'avenue des Vosges. La partie Sud sera fusionnée avec la ligne 15.
- À la Robertsau, la ligne C1 et la ligne 15 seront fusionnées pour offrir une meilleure cadence et un meilleur maillage avec le tramway dans le quartier. La nouvelle ligne C1 assurera un lien direct pour le quartier vers les universités.

AUJOURD'HUI



Indications de lecture
Seules les lignes bus et tram réorganisées dans le cadre du projet sont représentées en couleur.
HP 8' : fréquence de passage toutes les 8 min. en heures de pointe.
HC 10' : fréquence de passage toutes les 10 min. en heures creuses.

AVEC LE PROJET



participer
strasbourg.eu

TRAM NORD

Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

LE DÉVELOPPEMENT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

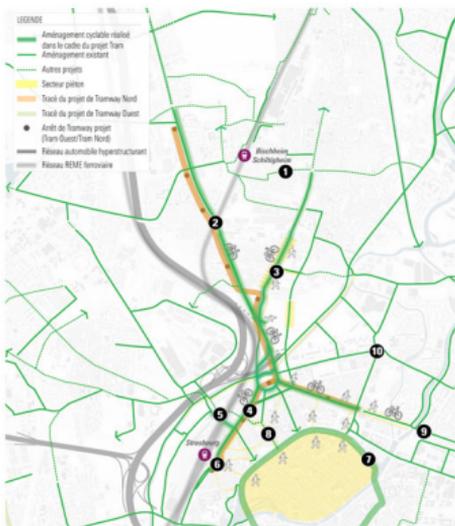
L'aménagement

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. Il s'agit de :

- Aménagements cyclables route du Général de Gaulle;
- « Piétonisation » route de Bischwiller sud (avec piste cyclable au centre de la rue);
- Traitement des boulevards;
- Parking vélo sous la place de la gare, soit environ 3000 places vélo en souterrain à la gare avec le parking vélo existant.

Principales mesures projetées en complément du projet tram Nord

- Vélostras 2 (étude en cours);
- Traitement de continuités depuis l'ouest vers la gare;
- Ring vélo du centre-ville;
- Piste cyclable structurante rue de Sébastopol;
- Carrefour Avenue d'Alsace - quai du Maire Dietrich - Place Brandt: Amélioration des continuités modes actifs y compris réduction des temps d'attente aux carrefours;
- Place de Bordeaux: Optimisation des temps de traversée pour les modes actifs.



ZOOM SUR 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.

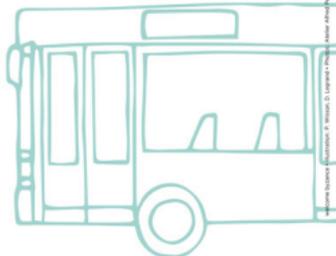


▲ Une piste cyclable bidirectionnelle sur la section piétonisée de la route de Bischwiller entre la future station Fischer et le carrefour des 4 vents.



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 2400 places de stationnement sécurisé sous la place de la gare (s'ajoutant au parking déjà existant de 760 places environ), dans l'actuel parking courte durée.



participer
.strasbourg.eu