



Le dossier

Développement du réseau
de tramway entre Strasbourg,
Schiltigheim et Bischheim



Espérons qu'il ne tombera pas à l'eau

à l'étude

- Dossier rédigé par 
- Date : 26/06/2021
- Révision B. **Modifications de la version A et B en vert**





Page 3

Cette extension du réseau de tramway répond à la nécessité de contourner l'hyper-centre de Strasbourg au départ et à l'arrivée de la gare, de faciliter l'accès vers le nord de la ville et de créer des connexions rapides avec les communes de Schiltigheim et de Bischheim. Ce projet permettra aussi la transformation de certaines rues en donnant

La référence aux écrivains a disparue

Page 8

Le territoire concerné par le projet tramway s'étend sur 4 communes: Bischheim, Hœnheim, Schiltigheim et Strasbourg.

Souffelweyersheim n'est pas citée mais est particulièrement concernée par la ligne N°6

L'objectif est de tisser toujours plus de liens entre les communes de Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim et Strasbourg en terme d'emplois, d'équipements et de services.

Page 10

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

- Prolongement du tramway vers Schiltigheim et Bischheim
- ▶ 3 variantes

- Développement du réseau de transport tramway à Strasbourg
- ▶ 3 variantes

Pas de version sans TRAM

Pas d'extension vers Vendenheim gare

Page 12

LES OBJECTIFS DU PROJET

■ Desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway

Pour proposer à un public d'habitants, de salariés et de scolaires - représentant entre 22000 à 31000 personnes - une nouvelle offre de transport tramway tout en réorganisant les lignes de bus L3 et L6.

Dans le comparatif technique on regrette que les lignes BUS 3 et 6 sont toujours là!

■ Améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires et des institutions Européennes

Concerne strasbourg

■ Renforcer la liaison Gare-Université

Concerne strasbourg

■ Accompagner le Réseau Express Métropolitain

Avec l'augmentation du nombre de trains dans les différentes gares de l'Eurométropole, 30 à 40 % d'usagers supplémentaires sont attendus en gare de Strasbourg. Il s'agit donc d'assurer le confort des voyageurs et de faciliter les flux de circulation.

Concerne aussi Schiltigheim mais la gare de Bischheim est oubliée dans les projets

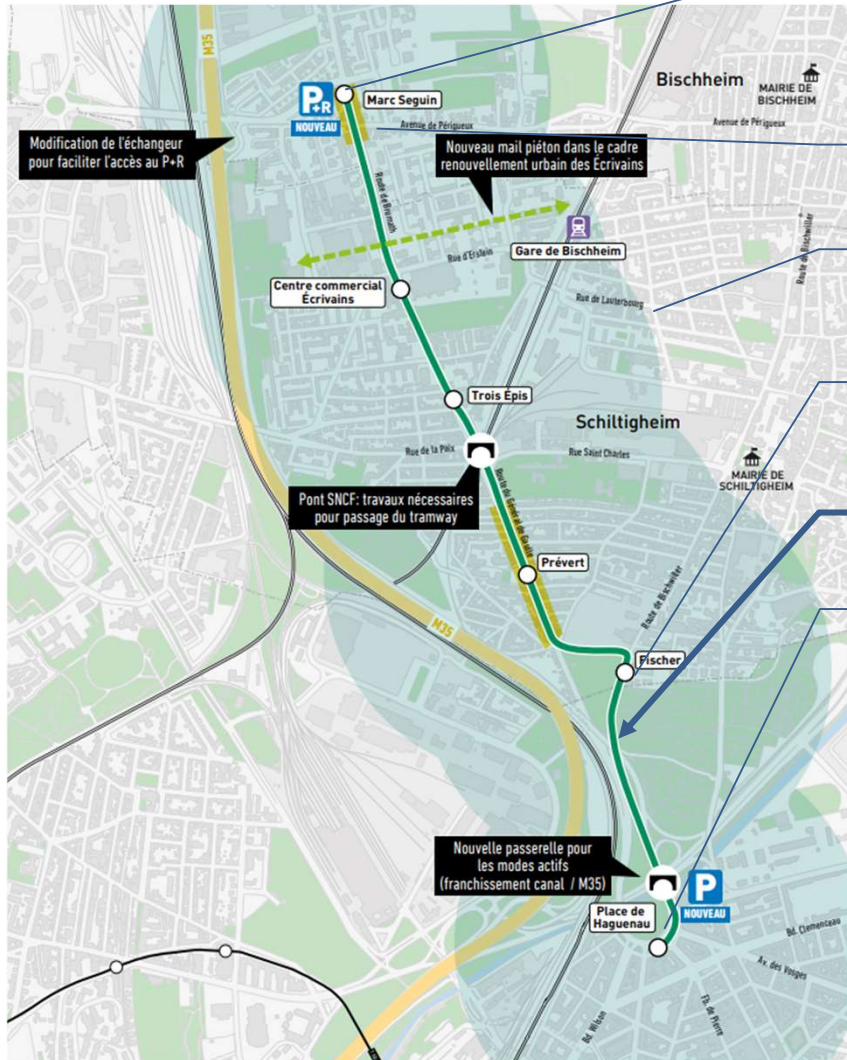
■ Accompagner les transformations urbaines

La « requalification »

Contourner le nœud de l'Homme de Fer Réorganiser la structure au centre-ville

C'est nouveau, avant Schiltigheim avait droit à une connexion à l'hyper centre par l'intermédiaire de la ligne C (voir dans ce dossier) maintenant ce n'est plus possible (à clarifier voir solution C1).





Rien est précisé pour le terminus, en fait il y a 3 solutions de terminus et P+R :

- 1 - Dans les jardins ouvriers plus au Nord EMS
- 2 - En prolongement de Georges Burger URBAMO
- 3 - En plein milieu de la route de Brumath EMS

Le définition des zones « très contraintes » est OK Zone d'insertion très contrainte

Les cercles sont plus grands, de rayon 400 m on passe à 500 m cela permet d'atteindre la gare...(astuce pour améliorer V1)

L'arrêt « Fischer » n'est plus sur le bandeau SUD trop encombré mais sur la route de Bischwiller (enfin ...réclamé depuis 2 ans)

La limite de Schiltigheim est là

On rajoute un arrêt « place Haguenau » tout a fait infaisable tel que dessiné et non comptabilisé dans les 5 arrêts mais comptabilisé dans la desserte de Schiltigheim



Page 15



■ Longueur: **3 km**

OK

■ Nombre de stations: **5**

OK sans compter place de Haguenau

■ Potentiel de desserte population + emplois + scolaires

Chiffre d'augmentation 2020 à 2025 OK
Chiffres **non OK** : pour la zone de Schiltigheim 12 800 habitants en 2019 soit 14 500 en 2025
Les chiffres présentés incluent le NORD de Strasbourg (autre astuce, Schiltigheim est noyée dans la masse)

- 2020 : **19700**

- 2025 : **22300**

■ Intermodalité:

Nouveau Pôle d'échange multimodal Marc Seguin

OK, il est important surtout avec un P+R

■ Ouvrages d'art:

- Travaux sur le Pont Saint-Charles nécessaires pour accueillir le tramway
- Nouvelle passerelle pour franchir la M350 et le canal au niveau de la Place de Haguenau.

Pas très cher cela fait 16,7 à 20 M€HT au km, il y a 1 pont et 1 passerelle inclus?

■ Coût: **entre 50 et 60 M€HT**

■ **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis:**

Seulement à 85%

Seulement à 50%

- Centre Nautique, Briqueterie
- Quartier des Écrivains, quartier des Généraux et groupe scolaire Leclerc
- Route du Général de Gaulle
- Nouveau quartier Fischer

NORD de Fischer non totalement couvert

■ **Niveau de fiabilité du service tramway:** 80 % du tracé sans

contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles)

A préciser??? Mais pas compatible avec les solutions techniques proposées et **très difficilement vérifiable**

■ **Moins de 10 minutes** entre le terminus Marc Seguin et la Place de Haguenau

C'est le temps du trajet mais il ne tient pas compte du temps d'accès à la station Marc Seguin (ni du temps moyen d'attente à la station)
Quel est le cadencement de ce TRAM?



Page 15



■ **Devenir des bus :** à partir du terminus tram, le bus L6 pourrait emprunter la M35 pour rejoindre le centre de Strasbourg.

C'est une bonne question.
Y a-t-il une rupture de charge pour correspondance à Marc Seguin entre BUS L6 et TRAM? Une partie des utilisateurs du BUS ne prendra pas le TRAM
Ou bien le BUS L6 « emprunte » t- il la M35 à Marc Seguin (proposé par URBAMO) mais dans ce cas là les passagers du BUS (env 30% de la L6) ne prendront pas le TRAM car le BUS sur la M35 sera plus rapide que le TRAM (plus d'arrêt sur M35 pour le BUS)
Pas de commentaire pour la L3 sur Bischwiller qui sera en 2026/27 au maximum de ses capacités avec un cadencement de 5 minutes.
En toute hypothèse les BUS L6 et L3 seront toujours là.

■ **Impact urbain :**

Démolition de bâtiments au niveau du terminus, acquisition de terrains

Cela dépend de la solution, pour solution URBAMO il n'y a pas de démolition de bâtiment, achat de terrain à voir

■ **Point de vigilance patrimoine paysager** à préserver: alignement central d'arbres route du Général de Gaulle

Une comptabilité précise est à faire
L'engazonnement du trajet TRAM est à préciser

■ **Évolutivité :**

Prolongement envisageable à terme

OK mais travaux plus ou moins compliqués en fonction de la position du terminus en phase1

Les solutions proposées par l'EMS sont sur base de **tronçons mixtes TRAM/VP(voitures particulières)** et/ou **TRAM/BUS**. On est pas du tout dans la logique **SP site propre** qui semblait être un des points incontournables de la démarche EMS (voir pages suivantes)
Ces solutions sont très vagues à ce stade.

Pas de précision concernant le pont SNCF, après presque 2 ans d'études....et plus d'une dizaine d'année d'historique.

Commentaire laconique pour les BUS, pas d'étude solide.

Aucun commentaire concernant l'offre de stationnement qu'il faudra reconstituer. Au delà du pont SNCF jusqu'au cimetière Sainte Hélène aucune possibilité de parking supplémentaire (sauf extension du parking Prévert!?)

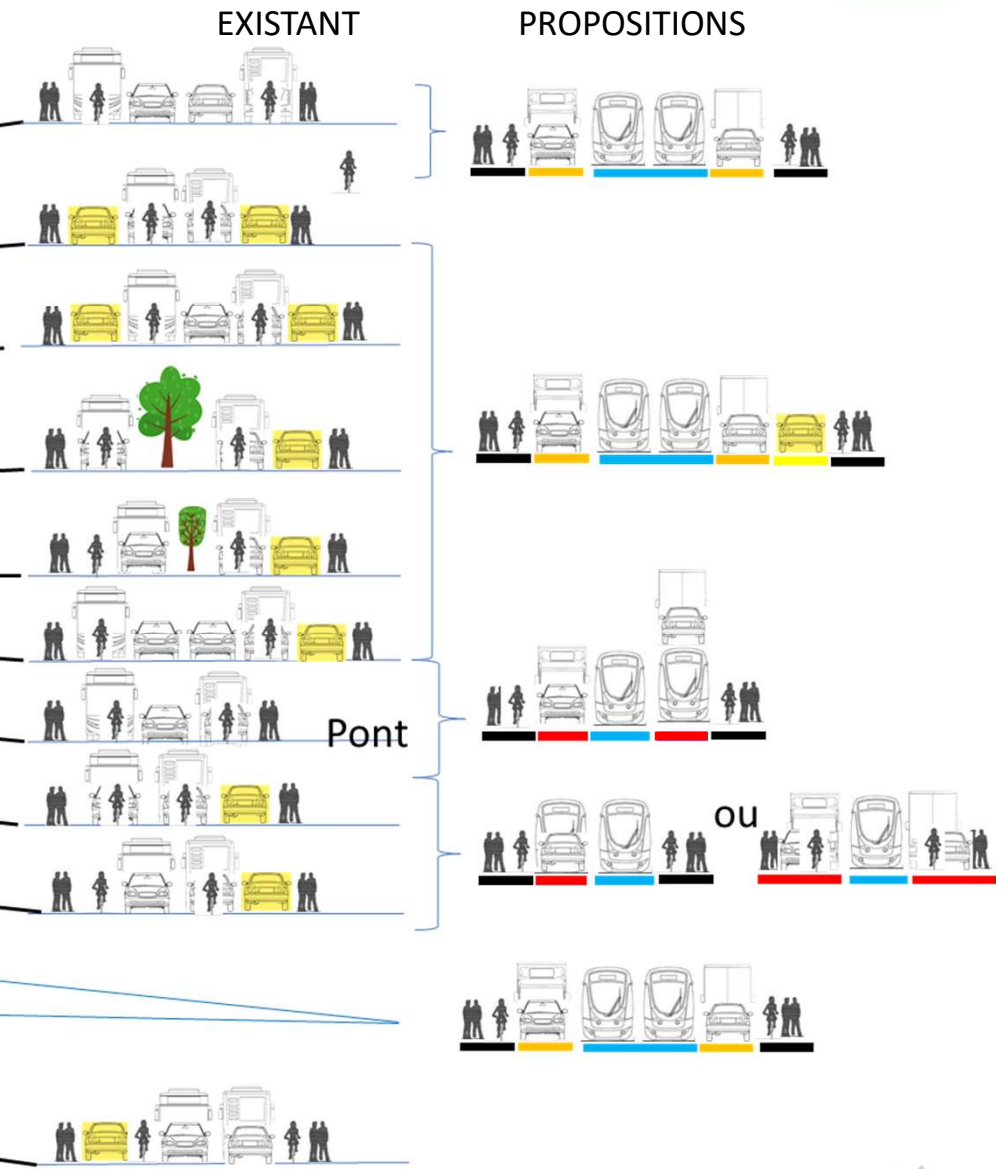
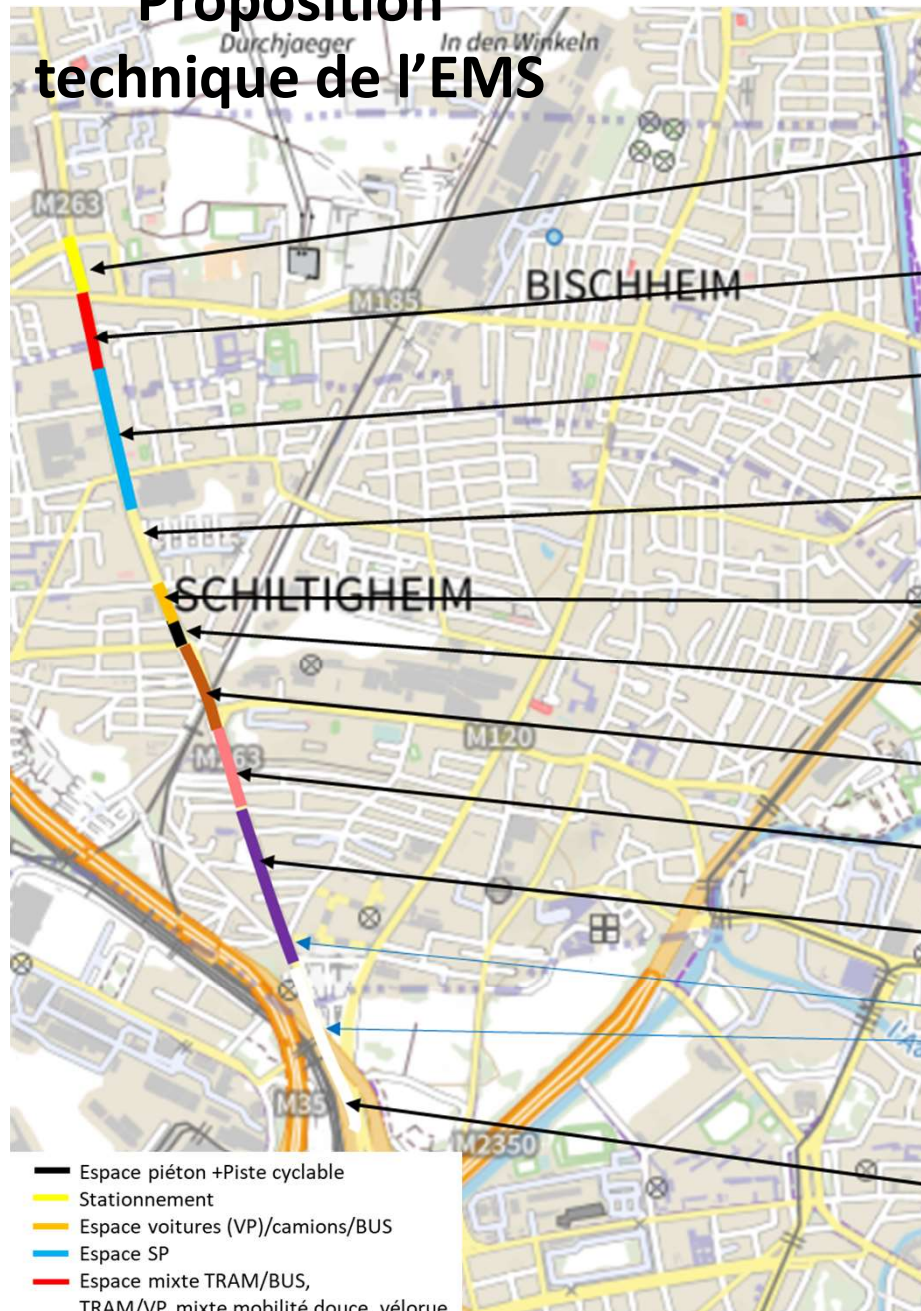
Aucun commentaire sur les possibilités d'intégration, et de développement des mobilités douces.



Page 15 bis

Proposition technique de l'EMS

C'est un peu (très) compliqué mais voici en schémas ce que veut dire le texte EMS + informations complémentaires fiables





NOTION SP « SITE PROPRE »

Définition simple : c'est un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé.

Le SP est défini en France dans l'arrêté du 21 septembre comme « une emprise affectée exclusivement à l'exploitation de lignes de transports ». Ce concept est un peu plus explicite en anglais où l'on parle « d'exclusive lane » ou « exclusive way ». Mais n'est pas précisé si **plusieurs transports en communs de types différents** peuvent utiliser la même voie qui est dédiée au TC.

Ces sites propres sont mis en œuvre pour :

- améliorer la fréquence et garantir une régularité
- offrir une vitesse commerciale élevée
- garantir un confort accru pour les usagers
- augmenter les capacités de transports par des moyens plus importants

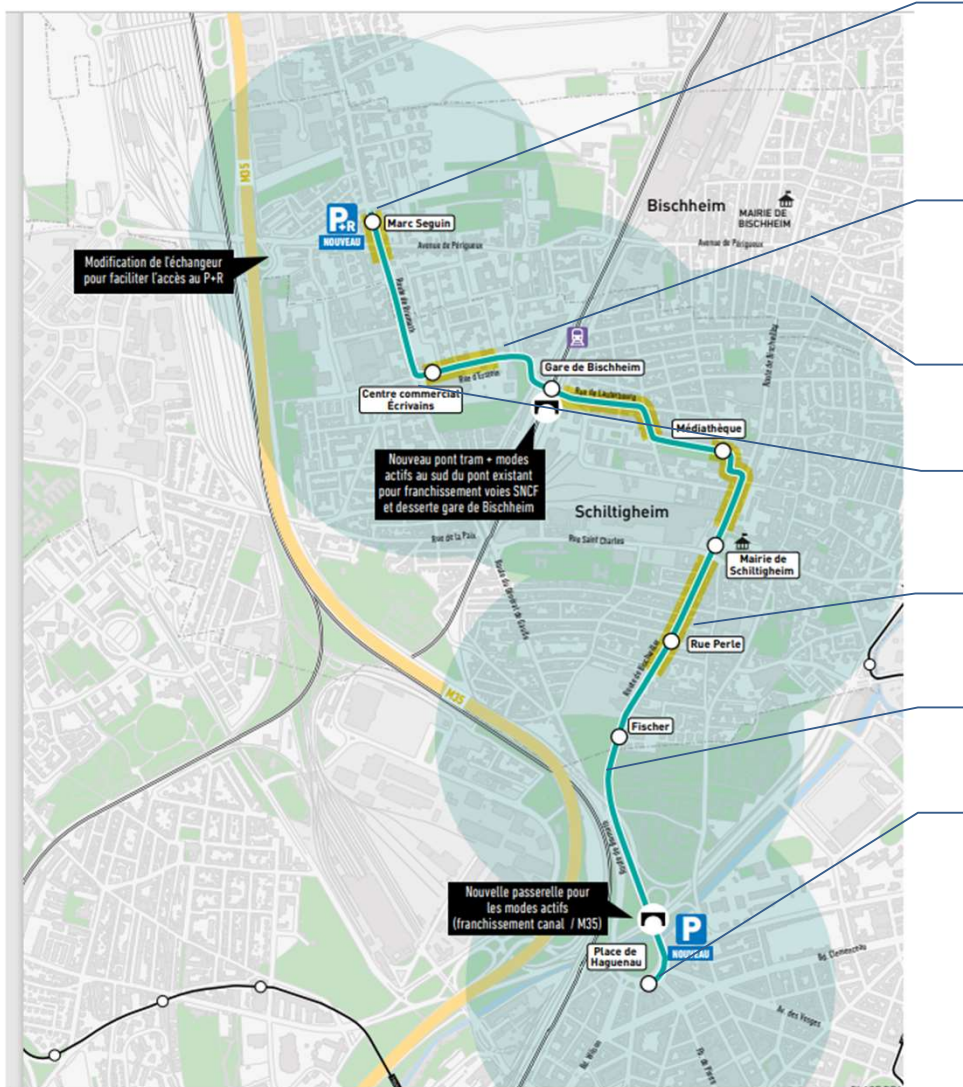
Dans le dossier TRAM de l'EMS la notion a été élargie :

D'une part le site propre n'est plus dédié à un transport précis mais à une **catégorie de transports** (les TC), ainsi les BUS circulent sur le même espace que le TRAM. Principe compréhensible mais certains objectifs cités ci-dessus sont à réviser


d'autre part le site propre n'est plus dédié à un transport précis mais à tous **les transports routiers** par opposition aux **transports pédestres**. Ainsi TRAM voitures et Bus sont mélangés sur un même espace de mobilité. Là je pense que la notion de site propre est clairement dépassée.

Les solutions proposées par l'EMS pour V1, V2 et V3 font beaucoup appel aux solutions « Sites Propres » désignés comme « mixtes ». Ce **point important est donc à préciser/revoir car il requiert une bonne compréhension et une acceptation par les usagers.**





Absolument identique à V1
Il y a 3 solutions de terminus et P+R :
1 - Dans les jardins ouvriers plus au Nord EMS
2 - En prolongement de Georges Burger URBAMO
3 - En plein milieu de la route de Brumath EMS

Le définition des zones « très contraintes » est OK  Zone d'insertion très contrainte
Sauf zone rue d'Erstein qui pourrait devenir non contrainte par alignement du projet écrivains

Les cercles sont plus grands, de rayon 400 m on passe à 500 m

Position de l'arrêt écrivain légèrement différent par rapport à URBAMO mais bonne idée, proposition retenue

C'est précisément le tracé proposé par URBAMO

La limite de Schiltigheim est là

On rajoute un arrêt « place Haguenau » tout a fait infaisable tel que dessiné et non comptabilisé dans les 5 arrêts



Page 19



■ Longueur: **3,8 km**

OK

■ Nombre de stations: **7**

OK sans compter place de Haguenau

■ Potentiel de desserte population + emplois + scolaires

Augmentation 2020 à 2025 était de 1,13 on passe à 1,11?
Chiffres **non OK** : pour zone de Schiltigheim 20 900 habitants en 2019 soit 23 600 en 2025
Les chiffres présentés incluent probablement le NORD de Strasbourg en plus

- 2020 : **27900**
- 2025 : **31100**

■ Intermodalité: nouveau Pôle d'échange multimodal Marc Seguin

OK, il est important surtout avec un P+R
Mais le pôle d'échange créé à la gare est oublié?

■ Ouvrages d'art:

- Nouvel ouvrage d'art de 100 m de long pour franchir les voies ferrées.
- Nouvelle passerelle pour franchir la M350 et le canal au niveau de la Place de Haguenau.

Plus cher que V1 (16,7 et 20,0) on passe à 21,1 à 23,7 M€HT au km. Il y a 1 pont et 1 passerelle inclus?

■ Coût: **entre 80 et 90 M€HT**

■ **Desserte:** tracé qui relie entre eux la majorité des points d'intérêts et équipements de la commune de Schiltigheim parmi lesquels:

Seulement à 95%

Seulement à 50%

- Centre Nautique, Briqueterie
- Quartier des Écrivains, quartier des Généraux et groupe scolaire Leclerc
- Gare de Bischheim
- Nouvelle médiathèque
- Centre historique de Schiltigheim et Mairie
- Nouveau quartier Fischer

Caddie Brassin

Eglise Sainte Famille, cimetière

Hôtel de ville, Poste, Exen, Simone Veil

Quartier France télécom, Alsia, Quiri, Ungemach, CMCO....

■ **Niveau de fiabilité du service tramway:** 70 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles)

A préciser??? Mais pas compatible avec les solutions techniques proposées





■ **15 minutes** entre le terminus Marc Seguin et la Place de Haquenau

■ **Devenir des bus:** les deux lignes de bus L3 et L6 devraient être conservées comme aujourd'hui.

■ **Impact urbain:** démolition de bâtiments (au niveau du terminus, rue d'Erstein, passage du cimetière), acquisitions d'emprises privées.

■ **Point de vigilance patrimoine paysager:** sans objet

■ **Évolutivité:** Prolongement envisageable à terme

C'est le temps du trajet mais il ne tient pas compte du temps d'accès à la station Marc Seguin (ni du temps moyen d'attente à la station). Mais le chiffre indiqué n'est pas exact, il faut **2,5 à 3 minutes** de plus pour V2 que pour V1 pour faire les 800 m de plus de V2/V1. Soit total de 12,5 à 13 minutes
Quel est le cadencement de ce TRAM?

Pas tout à fait. La proposition est que Le BUS L6 reste sur l'itinéraire actuel. Il y aura couverture d'itinéraire avec le TRAM au niveau des écrivains mais il ne s'arrêterait pas à ces stations au bénéfice du TRAM qui est la solution la plus rapide pour le reste du parcours.
BUS L3 reste sur l'itinéraire actuel jusqu'à l'Hôtel de ville ou il prend la rue de la Mairie, puis de la Patrie et l'Église Rouge pour éviter une redondance sur la fin du parcours vers Strasbourg. Le bus L3 ne s'arrêterait pas aux stations voisines de l'Hotel de ville au bénéfice du TRAM qui est la solution la plus rapide.
Les deux lignes BUS L6 et L3, déchargés d'une partie de leur stations importantes, ne présentent plus de problème de capacité.

Pour le terminus cela dépend de la solution, pour solution URBAMO il n'y a pas de démolition de bâtiment. Pas de démolition ni achat de terrains pour le cimetière

Une comptabilité précise est à faire
L'engazonnement du trajet TRAM est à préciser

OK mais travaux plus ou moins compliqués en fonction de la position du terminus en phase1

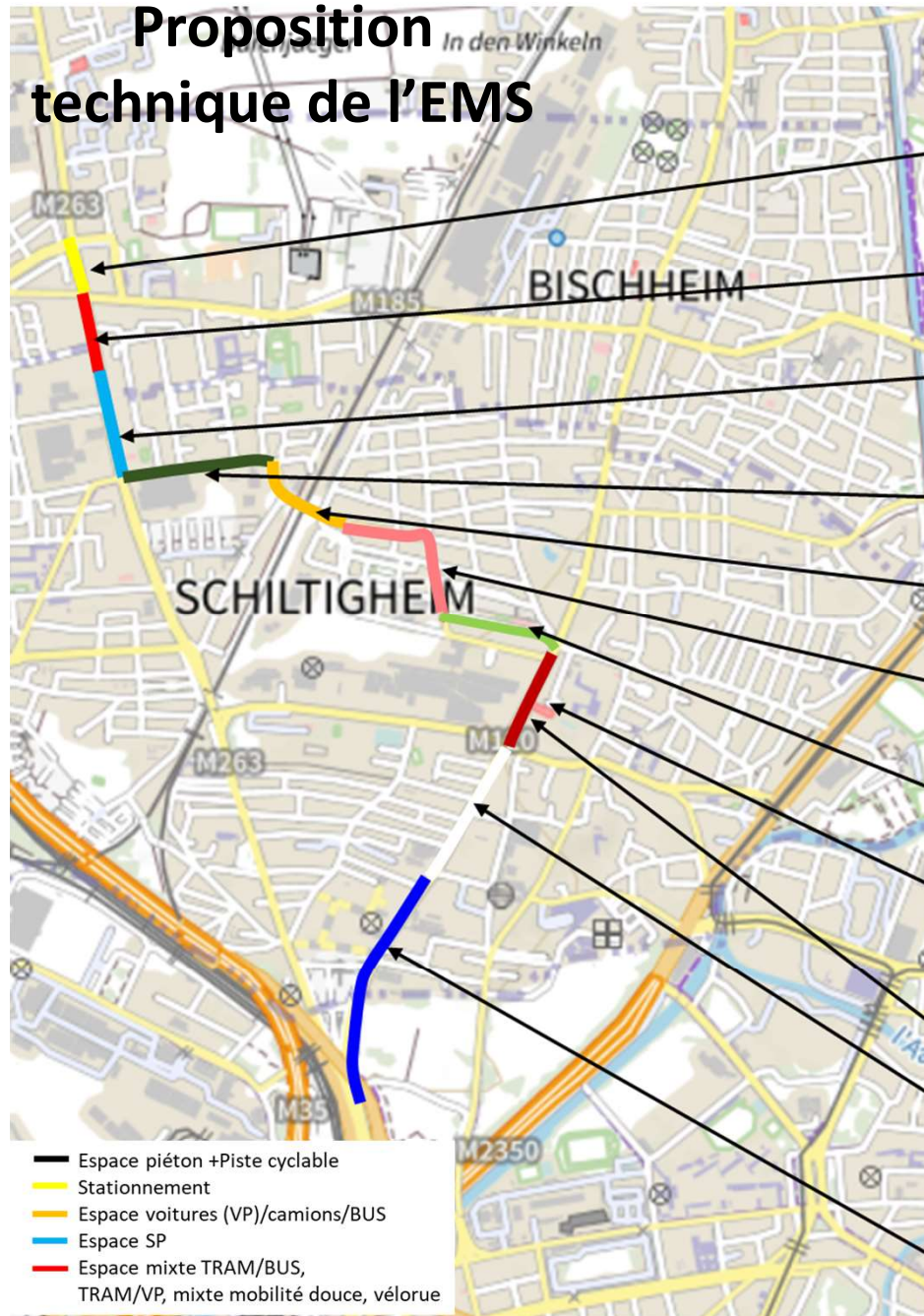
Les solutions proposées par l'EMS sont sur base de **tronçons mixtes TRAM/VP** et/ou **TRAM/BUS**. On est pas du tout dans la logique **SP site propre** qui semblait être un des points incontournables de la démarche EMS (idem V1)
Ces solutions sont très vagues à ce stade.
Commentaire laconique pour les BUS, pas d'étude solide.

Aucun commentaire concernant l'offre de stationnement qu'il faudra reconstituer. Il y a des solutions (voir URBAMO)

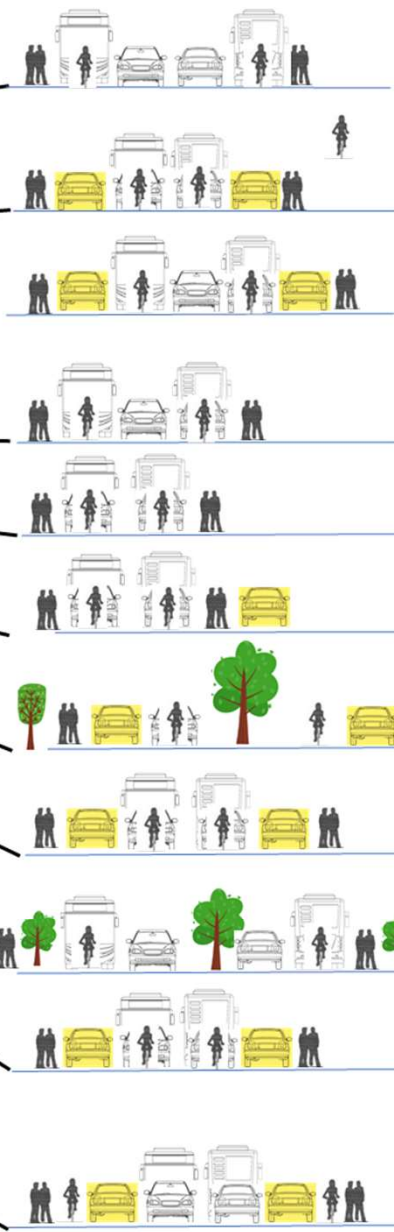
Aucun commentaire sur les possibilités d'intégration, et de développement des mobilités douces.



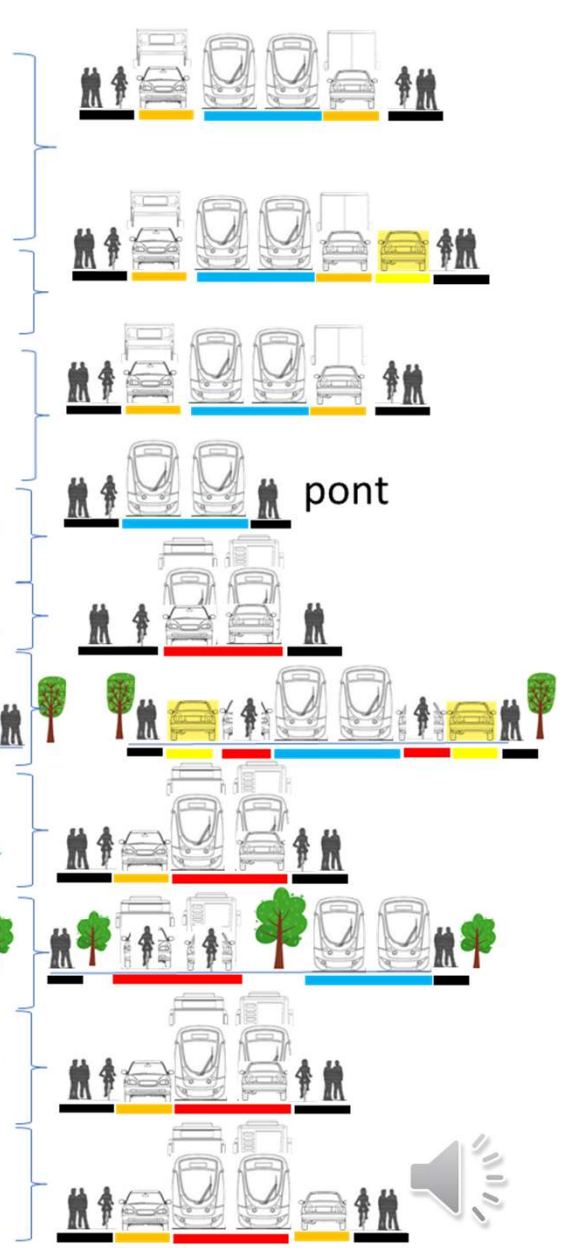
Proposition technique de l'EMS



EXISTANT



PROPOSITIONS





Le définition des zones « très contraintes » est OK



Les cercles sont plus grands, de rayon 400 m on passe à 500 m

La limite de Schiltigheim est là

On rajoute un arrêt « place Haguenau » tout a fait infaisable tel que dessiné et non comptabilisé dans les 5 arrêts





■ Longueur: **3,1 km**

OK

■ Nombre de stations: **6**

OK sans compter place de Haguenau

■ Potentiel de desserte population + emplois + scolaires

Augmentation 2020 à 2025 1,1?
Chiffres **non vérifiés**

- 2020 : **22 000**

- 2025 : **23 700**

OK

■ Intermodalité:
P+R peu opportun car éloigné des grands axes

■ Ouvrage d'art: nouvel ouvrage d'art piétons/cycles pour franchir la M350 et le canal

Pas cher on passe à 12,9 à 16,1 M€HT au km, V1 était à 16,7 et 20,0 et V2 à 21,1 à 23,7. il y a 1 passerelle incluse?

■ Coût: **entre 40 et 50 M€HT**

■ Points d'intérêts et secteurs principaux desservis:

- Centre historique de Bischheim

Ceux de V2 sur la fin du parcours +centre historique de Bischheim

- Centre historique de Schiltigheim et médiathèque

- Nouveau quartier Fischer

■ Niveau de fiabilité du service tramway: 20 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).

A préciser??? Mais pas compatible avec les solutions techniques proposées

■ **12 minutes** entre le terminus Parc Wodli et la Place de Haguenau

C'est le temps du trajet mais il ne tient pas compte du temps d'accès à la station Parc Wodli (ni du temps moyen d'attente à la station)
11 minutes environ
Quel est le cadencement de ce TRAM?





■ **Devenir des bus:**

La L3 s'arrêterait au niveau du terminus Wodli.

Y a-t-il une rupture de charge pour correspondance à Parc Wodli entre BUS L3 et TRAM. Une partie des utilisateurs du BUS ne prendra pas le TRAM
Pas de commentaire pour le BUS L6 sur Général de Gaulle qui sera en 2026/27 au-delà de ses capacités avec un cadencement de 4 minutes.
Le BUS L6 devra être dédoublé et le BUS L3 remplacé par une navette.

■ **Impact urbain:** pas de démolition de bâtiment, peu d'acquisitions de terrains nécessaires.

OK

■ **Point de vigilance patrimoine paysager:** impact fort sur Parc Wodli pour le terminus.

OK

■ **Évolutivité:**
Difficulté de prolongement à terme. Difficulté d'augmentation des fréquences tramway en raison de nombreuses voies uniques.

Impossibilité de rejoindre la gare de Vendenheim. Le NORD de Bischheim et Hoenheim déjà desservi par TRAM B

Les solutions proposées par l'EMS sont sur base de **tronçons MONO VOIE en site propre(!)**.

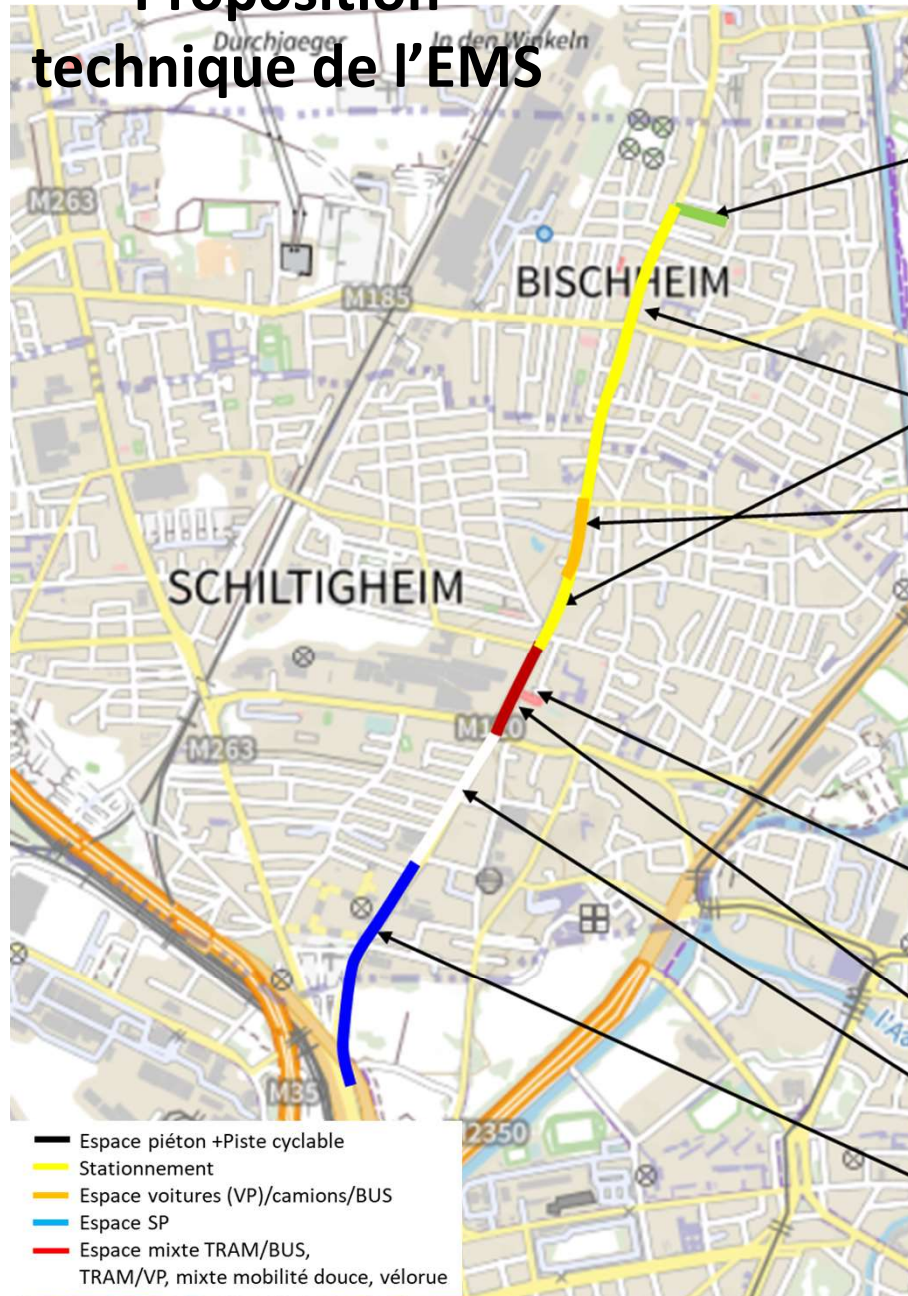
Commentaire laconique pour les BUS, pas d'étude solide.

Aucun commentaire concernant l'offre de stationnement qu'il faudra reconstituer. Il n'y a pratiquement pas de solution pour le faire.

Aucun commentaire sur les possibilités d'intégration, de développement des mobilités douces.

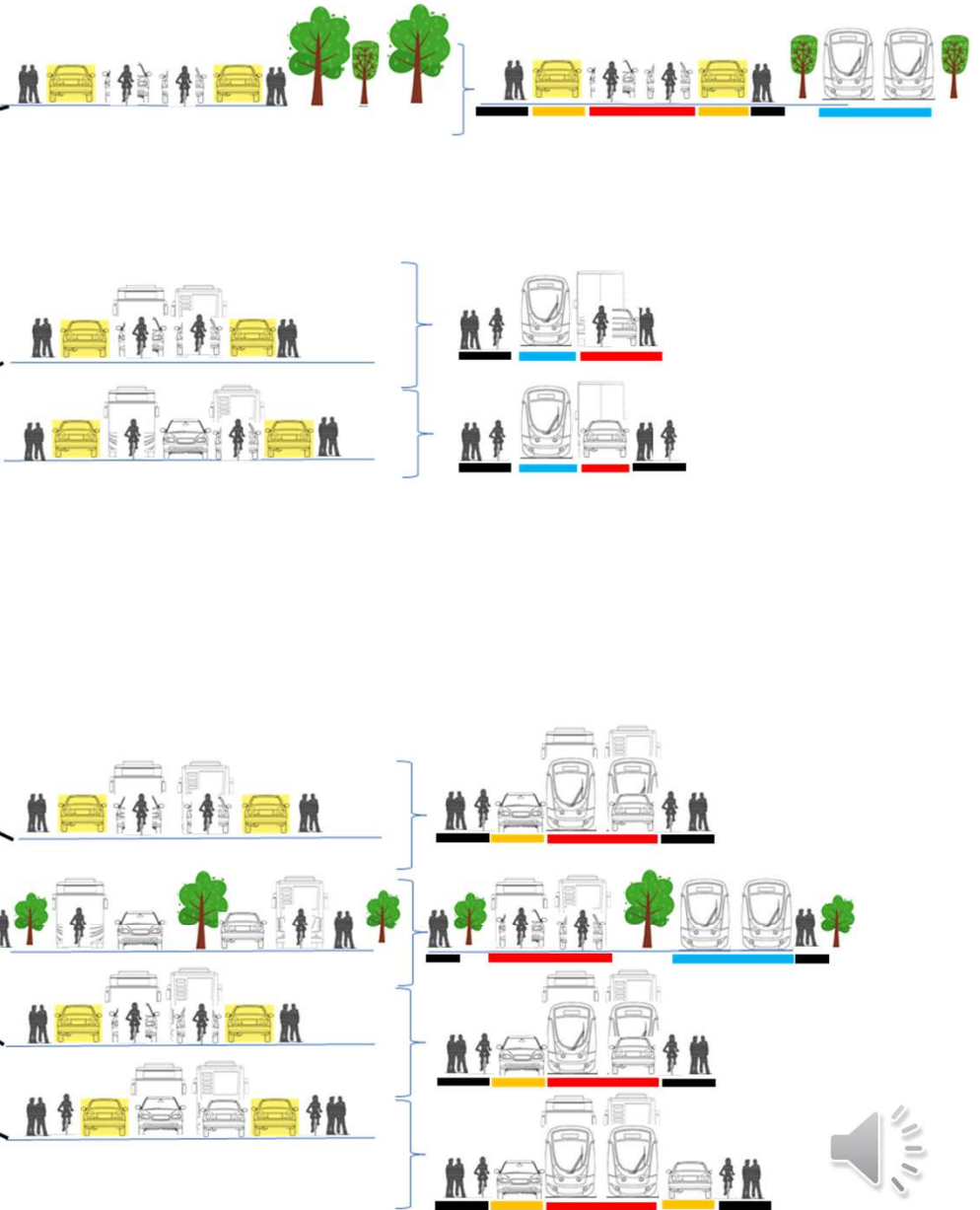


Page 22 bis Proposition technique de l'EMS



EXISTANT

PROPOSITIONS



APPROCHE BUDGETAIRE

l'EMS donne des budgets approximatifs (précision entre 25 et 11%) pour les différentes solutions N1, N2 et N3. Ces chiffres représentent un cout total sans décomposition de prix. **Une décomposition permettrait de vérifier la cohérence entre les sommes indiquées**, ce qui motive une demande auprès de l'EMS pour obtenir ces détails. (En particulier le cout du pont Route de Lauterbourg)

Ces chiffres incluent à priori les ouvrages d'art notamment la traversée du réseau ferré SNCF nécessaires pour les versions N1 et N2. Pour toutes les solutions est compté la création d'une « passerelle » pour franchir le canal et Mendes France à la place de Haguenau.

Pour la route du Général de Gaulle on parle de Travaux sur le Pont Saint-Charles nécessaires pour accueillir le tramway ces travaux ne sont pas définis mais un budget est réservé(!)

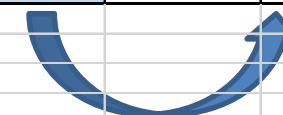
On aura tendance à comparer ces budgets mais l'on a affaire à des solutions a double voie N1 et N2 avec une solution a voie unique N3 ce qui n'est pas comparable.

Une solution à double voie est bien plus encombrante, elle nécessite des expropriations et des achats de terrains ce qui n'est pas le cas d'une solution à voie unique. Une solution a double voie est donc plus chère.

Pour dégrossir le sujet une décomposition de prix a été reconstituée approximativement à partir des couts totaux de l'EMS. Voir tableau ci-dessous avec **prix unitaires** et reconstitution du prix total pour différentes versions

SOLUTION	longueur voie double (m)	longueur voie unique (m)	longueur total circuit (m)	nombre d'arrets	passerelle canal	pont SNCF GdG	pont SNCF Lauterbourg	Cout total (k€)	Cout moyen/km (k€)	EMS (Million€)
N1 EMS	2520	480	3000	5	1	1	0	54 006	18 002	50 à 60
N2 EMS	3980	0	3980	7	1	0	1	79 130	19 882	80 à 90
N3 EMS	1180	1940	3120	6	1	0	0	45 138	14 467	40 à 50
V1 U	1755	1245	3000	5	1	1	0	49 952	16 651	
V2 U	2115	1865	3980	7	1	0	1	69 246	17 398	
V3 U	1180	1940	3120	6	1	0	0	45 138	14 467	
COUTS UNITAIRES										
Voie double K€/km	16 000									
Voie unique K€/km	10 700									
Arrêt TRAM k€	450									
Passerelle canal k€	2 800									
Pont SNCF GdG k€	3 500									
Pont SNCF Lauterbourg k€	9 500									

Cohérence des chiffres calculés avec les chiffres EMS



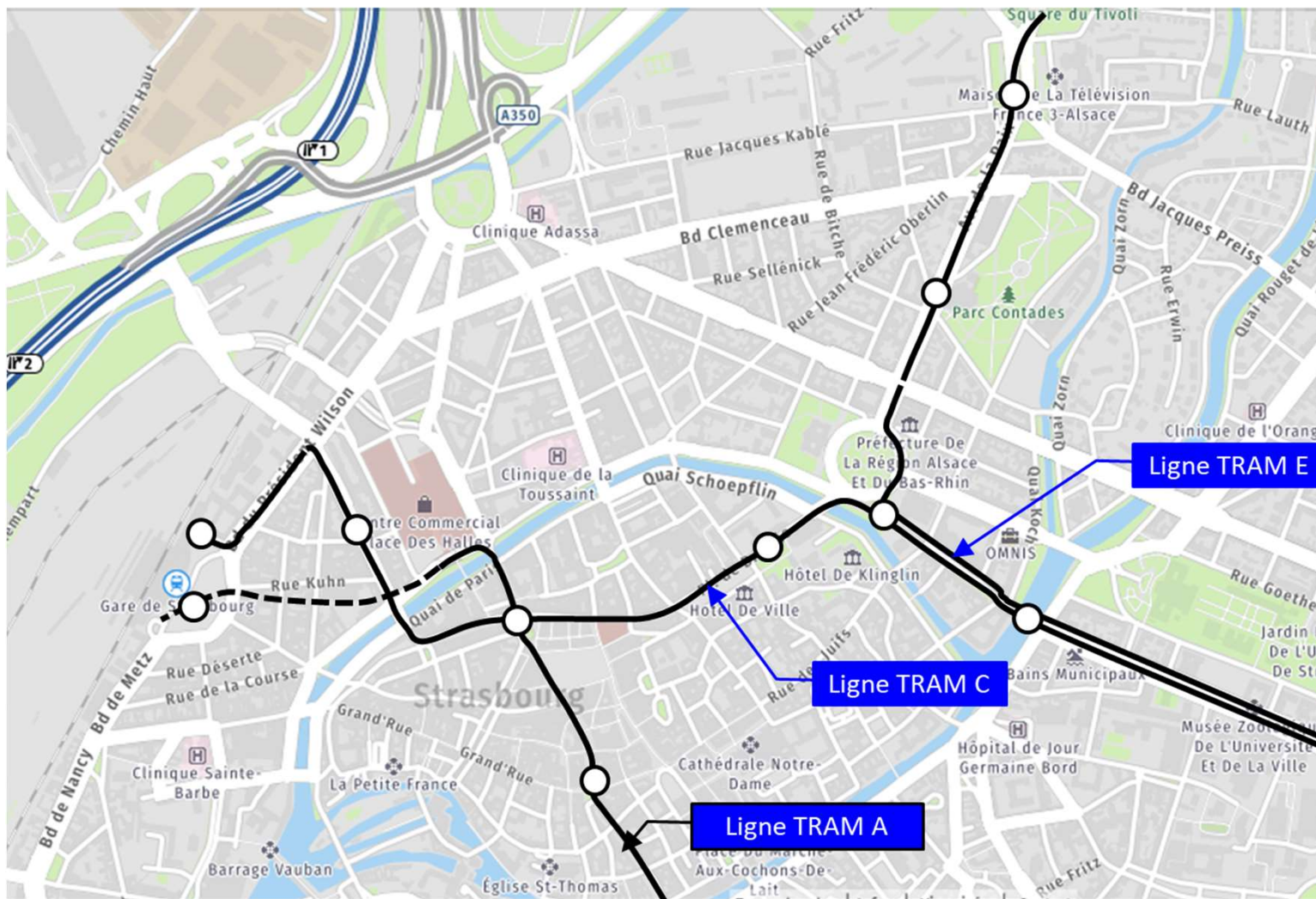
Sous réserve de vérification on remarque que les solutions V1 U et V2 U, qui sont des solutions avec tronçons à voie unique, **ont notablement moins chères** que les solutions N1 EMS et N2 EMS présentant un tracé tout a fait identique à celui de V1 U et V2 U. (comparez les cases de même couleur).

Il est donc **absolument nécessaire d'intégrer ces solutions V1U et V2 U dans le comparatif** avant de faire des comparaisons budgétaires

N3 EMS et V3 U sont totalement identiques dans le tracé et pour la composition des voies.



BOUCLAGE NORD-OUEST : RAPPEL DU RESEAU EXISTANT STRASBOURG NORD



SOLUTION C1

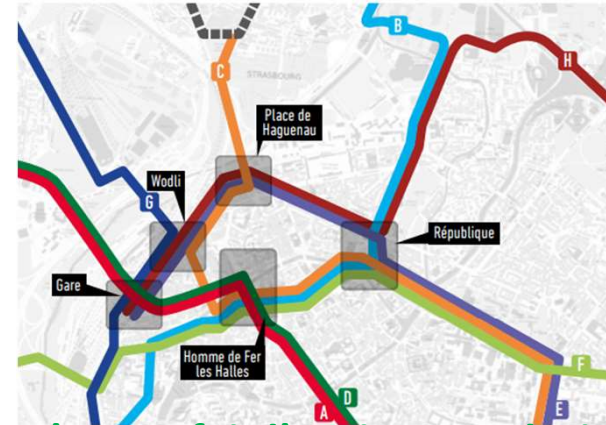
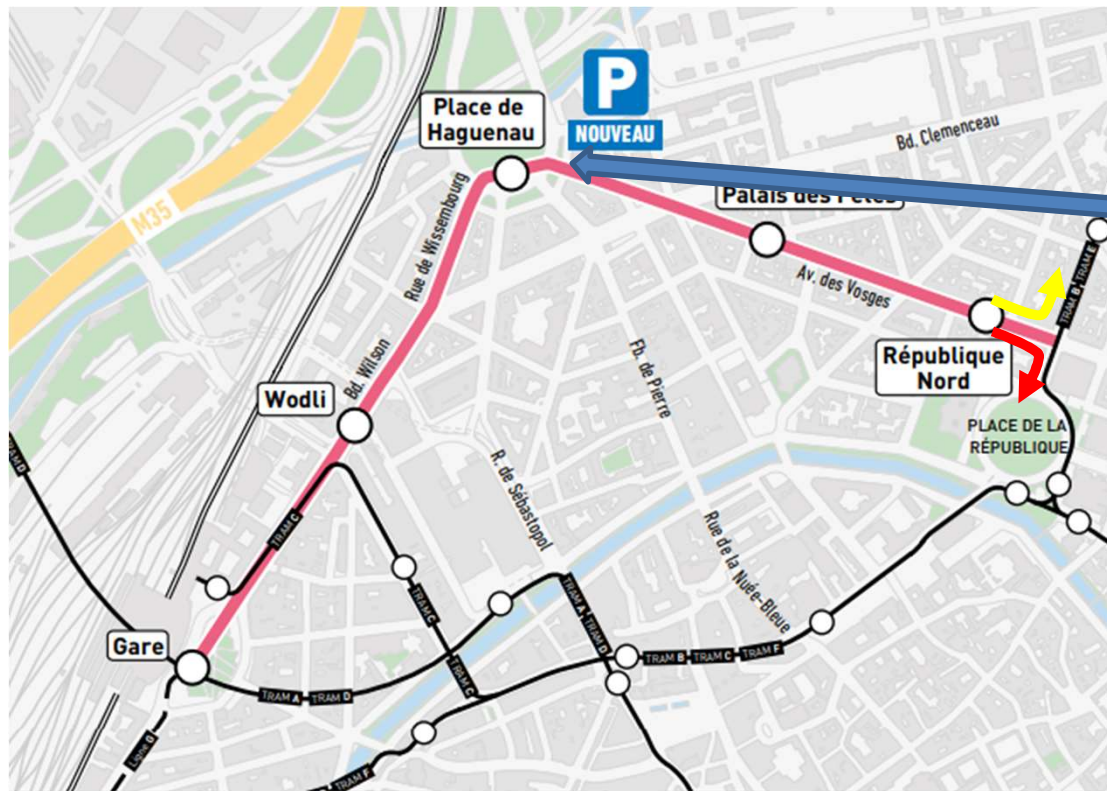
Que devient le raccordement de SCHILTIGHEIM ?

On va vers la gare puis terminus ou
branchement vers futur
TRAM H vers Elsau?

On va vers la Place de la république et
branchement vers TRAM E (rouge)? Pas
besoin d'aller vers la Robertsau non
interessant(jaune)....



NON



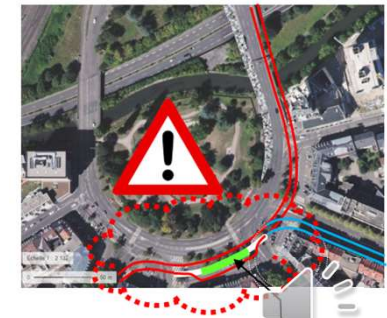
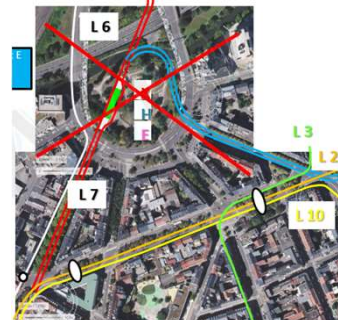
C'est en fait l'ancienne solution C ou Schiltigheim est rabouté sur le TRAM C.....en passant par l'Homme de Fer... super! Plus clair sur le croquis ci-dessus mais pas sur!?

Mais une station d'arrêt TRAM Place de Haguenau...de la folie! Et un parking!

Il faut 45/50 m pour faire un arrêt...

• Raccordement sur bouclage par Place de Haguenau

• Raccordement sur bouclage par Place de Haguenau



Reserve d'arrêt insuffisante pour arrêt TRAM + coupures de flux multiples



Page 27

- Longueur: **1,8 km**
- Nombre de stations: **5**
- Potentiel de desserte populatio + emplois + scolaires 2025 : **33450** dont **5800** actuellement non desservis par le tram.
- Nouveau parking de proximité pour relocaliser, en partie, l'offre de stationnement perdue sur voirie.
- Intermodalité: 2 nouveaux nœuds d'échange tramway (Place de Haguenau et Wodli), dotés chacun de 3 lignes de tramway.
- Coût: **entre 40 et 50 M€HT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis:**
 - Secteur Vosges, Place de Haguenau, rue de Wissembourg.
 - Équipements principaux: Palais des Fêtes, centre des finances publiques
- **Niveau de fiabilité du service tramway:** 100 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).
- **14 minutes** entre la gare et la station Parlement
- **11 minutes** entre la gare et la station Université

Cela fait cher par habitant

Intention louable mais réalisation?

Ils sont sur les mêmes lignes à quelques mètres de distance

Et le lycée Kléber?

Il y a déjà la LIGNE C

- **Devenir des bus:** la ligne de bus H est remplacée par le tramway, la ligne 10 ne circulera plus sur l'avenue des Vosges.
- **Impact urbain:** pas de démolition de bâtiment, pas d'acquisitions de terrains nécessaires.
- **Point de vigilance patrimoine paysager:**
 - alignement latéral d'arbres avenue des Vosges,
 - alignement central remarquable rue de Wissembourg,
 - alignement central Bld Wilson,
 - parc Place de Haguenau.

Un projet qui se confirme??

Mais avec quelques problèmes place de Haguenau

Merci pour à l'écologie



SOLUTION C2

On va vers la gare puis terminus ou branchement vers futur TRAM H vers Elsau?

ET on va également vers la Place de la République mais pas dans la bonne direction...Robertsau (probablement une erreur de dessin ou pas)

Si on rajoute le projet TRAM H cela fait beaucoup de TRAM(s). Le trajet gare vers Wacken/Institutions est-il toujours d'actualité?

Voir C1

- Longueur: **2,2 km**
- Nombre de stations: **5**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires 2025: **45200** dont **5400** non desservis par le tram aujourd'hui.
- Nouveau parking de proximité pour relocaliser, en partie, l'offre de stationnement perdue sur voirie
- Intermodalité: un nouveau nœud d'échange tramway: Wodli; l'élargissement du nœud d'échange existant Halles/Homme de Fer.
- Coût: **entre 50 et 60 M€ HT**

- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis:**
 - Secteur Halles, Place de Haguenau, rue de Wissembourg.
 - Équipements principaux: Tribunal.
- **Niveau de fiabilité du service tramway:** 65 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).
- **15 minutes** entre la gare et la station Parlement.
- **13 minutes** entre la gare et la station Université.

- **Devenir des bus:** la ligne H serait remplacée par le tramway.
- **Impact urbain:** pas de démolition
- **Point de vigilance patrimoine paysager:**
 - alignement central remarquable rue de Wissembourg,
 - alignement central Bid Wilson,
 - parc Place de Haguenau.

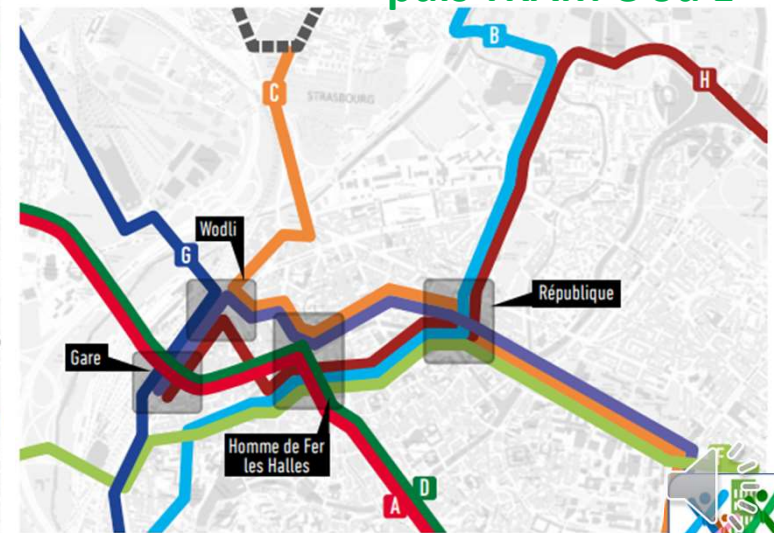
NON

La station d'arrêt TRAM Place de Haguenau...est toujours là et le parking aussi...

On va uniquement vers Sébastopol puis TRAM C ou E

Rupture de charge/ Correspondance?

Ersatz Homme de Fer?...



Pages 30 et 31



SOLUTION C3

On va maintenant vers la Place de la République avec branchement sur le TRAM E. Cela en passant par le Faubourg de Pierre.

La double station nous permet d'aller avec une correspondance soit vers la gare, soit vers Wacken/Institutions

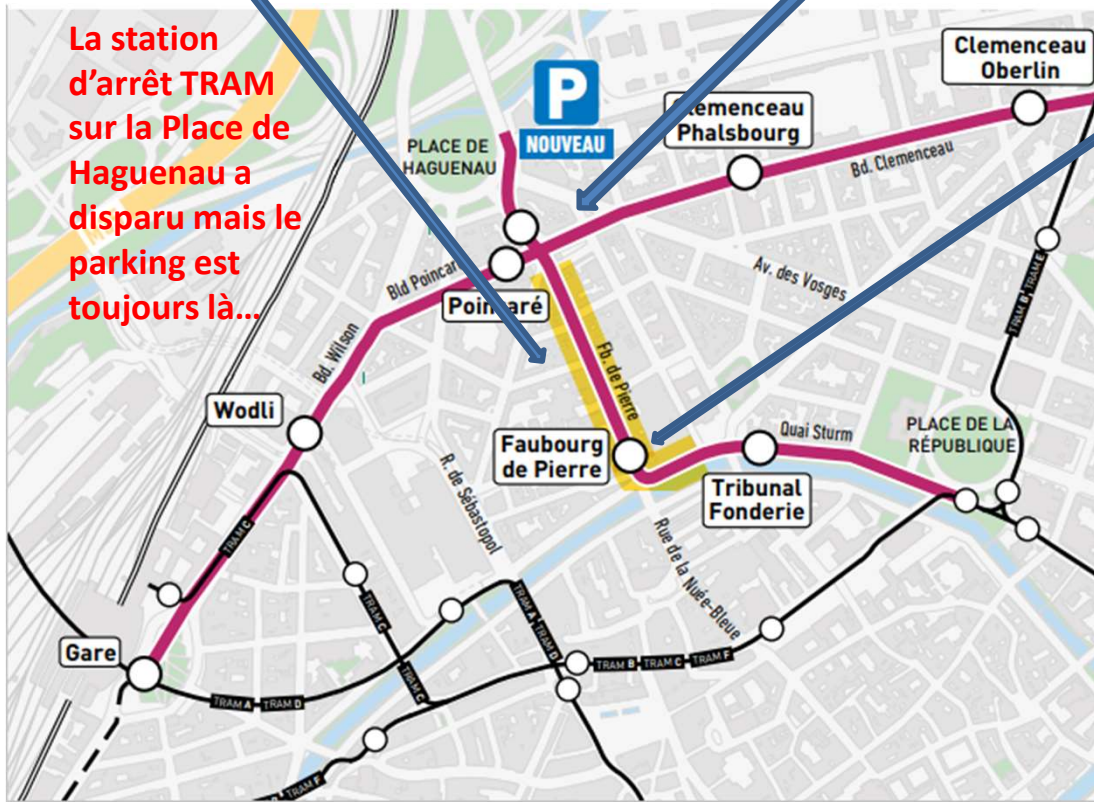


- Longueur: **3 km**
- Nombre de stations: **7**
- Potentiel de desserte population + emplois + scolaires: **53200** dont **5700** non desservis par le tram aujourd'hui
- Nouveau parking de proximité pour relocaliser, en partie, l'offre de stationnement perdue sur voirie
- Intermodalité: deux nouveaux nœuds d'échange tramway: Poincaré/ Fbg de Pierre et Wodli.
- Coût: **entre 65 et 75 M€HT**
- **Points d'intérêts et secteurs principaux desservis:**
 - Secteur Poincaré, Clemenceau, Place de Haguenau, Faubourg de Pierre.
 - Équipements principaux: Tribunal, Caserne militaire, Palais des Fêtes, UGECAM
- **Niveau de fiabilité du service tramway:** 70 % du tracé sans contrainte de fonctionnement (c'est-à-dire pas de voie unique ou site tramway partagé avec les automobiles).
- **13 minutes** entre la gare et la station Parlement.
- **12 minutes** entre la gare et la station Université
- **Devenir des bus:** la ligne H serait remplacée par le tramway.
- **Impact urbain:** aucune démolition de bâtiment, aucune acquisition de terrains.
- **Point de vigilance patrimoine paysager:**
 - Deux alignements occupent le terre-plein central sur les Boulevards Poincaré et Clemenceau et Wilson. Parc Place de Haguenau.

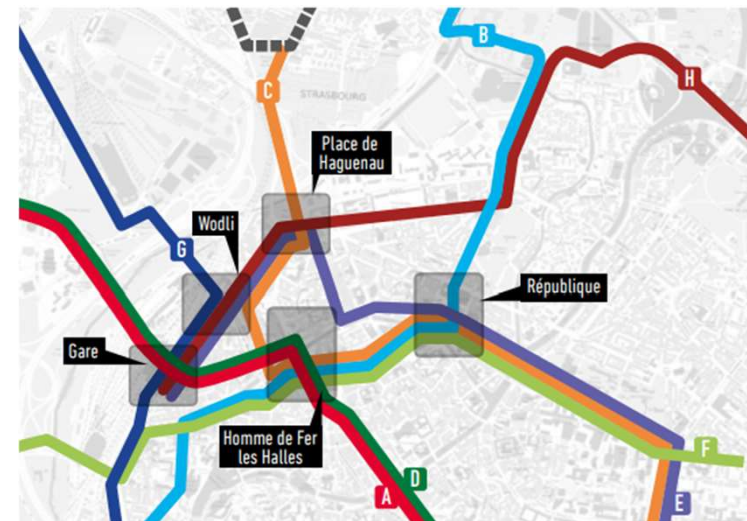
Wouah!
25M€HT/km

Là on se fait plaisir et le budget?

La station d'arrêt TRAM sur la Place de Haguenau a disparu mais le parking est toujours là...



Petit problème de dessin?



Pages 34 et 35



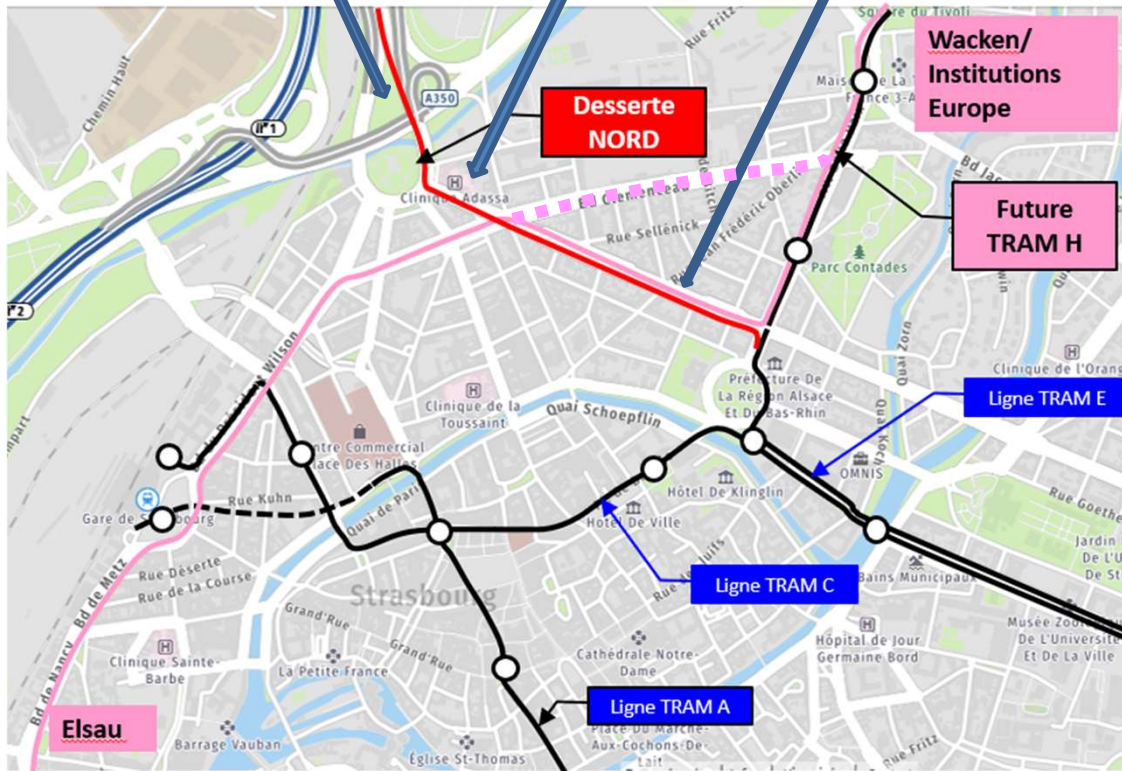
ANCIENNE SOLUTION E

On vers la Place de la République
branchement sur le
TRAM E. Cela en passant
par l'Avenue des Vosges

Une double station nous
permettrait d'aller avec une
correspondance soit vers la
gare et Elsau par TRAM H, soit
vers Wacken/Institutions idem
solution C3

Le bouclage gare vers
Wacken/Institution se fait par
l'Avenue des Vosges puis
réseaux existants. Également
possible par bld Clémenceau

**Solution aux résultats
identiques à C3 dans
un contexte urbain
moins contraint et un
budget plus léger...à
comparer à C3 en
alignant tous les
objectifs.**



**Pas d'arrêt
TRAM Place de
Hagenau...le
parking...**



EN CONCLUSION



- Document volontaire mais...
- Cette étude de faisabilité ne prend **pas en compte toutes les solutions** de transports collectifs possibles,
- **Panel des solutions est à compléter** par des solutions à voie unique pour N1 et N2,
- **Manque de détails** décrivant pour chaque solution la réorganisation des axes routiers utilisés par le TRAM,
- **Absence de vision globale** décrivant pour chaque solution l'impact sur l'ensemble de l'espace de Schiltigheim/NORD EMS en précisant le schéma global TRAM, BUS, VP et mobilités douces proposée par la solution. Impossible de se projeter,
- Pas d'indications sur les **pôles d'échanges** intermodaux réalisables,
- Pas de précisions portant sur les **capacités de transport** implémentées, atteignables (20..)
- **Absence totale du TRAIN** et de la contribution de chaque solution dans le **développement du REM**,
- Aucune précision sur la nécessaire **reconstitution de l'offre de stationnement** sur les voies empruntant la TRAM ni sur le dimensionnement et l'utilité des P+R et vélos parcs,
- Aucune précision concernant les travaux d'adaptation pour le pont SNCF route Général de Gaulle en version N1
- **Prise en compte de solutions SP « nouvelles »** dont la pertinence reste à être validée dans le contexte des routes du Général de Gaulle et de Bischwiller,
- Pas de commentaires sur les points jugés « durs » de chaque projet, ni d'indications sur les impacts « forts » du chantier,
- **Partie budgétaire à détailler** et couts d'exploitation TRAM et BUS à mentionner,
- Description de **l'offre de service global** largement incomplète,
- **Pas de proposition de comparatif des solutions**,
- Quelques erreurs de représentation pour la partie « Strasbourg » ce qui complique/bloque la compréhension.





RAPPEL DU DÉLIVRABLE DEMANDÉ PAR L'EMS AU MOMENT DE LA CONSULTATION DE L'ÉTUDE NOUS SOMMES CENSÉS RECEVOIR CES INFORMATIONS :

Seront à fournir

- Le contexte de la circulation routière
- Le contexte des réseaux de TCSP et des autres TC
- L'analyse de complémentarité des TCSP avec les autres TC
- L'analyse des modes actifs vélos et piétons
- L'analyse de stationnement automobile sur les voirie empruntées par le TCSP
- L'analyse des opportunités d'implantation de P+R et de vélo parcs
- L'analyse des pôles d'échanges modaux
- Le descriptif physique des tracés
- L'évaluation des potentiels de desserte (à 400m des stations pour le TRAM)
- Les longueur commerciales supplémentaires à construire et a exploiter
- La vérification de la faisabilité d'intégration
- Les perspectives d'évolutions
- Le diagnostic écologique
- Le diagnostic des zones humides
- L'évaluation de l'offre de service.

**MERCI POUR
VOTRE
ATTENTION ET À
BIENTÔT SUR**



https://youtu.be/CBgmaUz_wHM